

АВТОМОБИЛЬНЫЕ **ДОРОГИ**

3-98

**За каменным
поясом Урала**

**Альтернативные источники
финансирования**

И среди мостов есть короли

Раундап®

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГЕРБИЦИД ФИРМЫ "МОНСАНТО" — РЕАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ВАШИХ ПРОБЛЕМ



УСПЕШНО ПРИМЕНЯЕТСЯ ДЛЯ УНИЧТОЖЕНИЯ ТРАВЯНИСТОЙ И ДРЕВЕСНО-КУСТАРНИКОВОЙ РАСТИТЕЛЬНОСТИ ВДОЛЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ:

- ▶ Полное уничтожение нежелательной растительности, причем вторичное отрастание от пней и корней не происходит.
- ▶ Реализация больших объемов работ в короткие сроки.
- ▶ Относительно невысокая стоимость ухода.
- ▶ Экологическая безопасность — препарат не накапливается в почве и грунтовых водах, практически безопасен для животных, птиц и

ФИРМА "МОНСАНТО" ОБЕСПЕЧИВАЕТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ
СОПРОВОЖДЕНИЕ И ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА ЗАКАЗЧИКОВ.

ЗАО "Монсанто":

Москва, 123242, Волков пер., 19

Москва (095) 244 91 90, 255 00 01

® - зарегистрированная торговая марка фирмы "Монсанто".

MONSANTO

Food • Health • Hope™



Владим
наш ко,

«ЗЕЛЕНАЯ ДОРОГА»

На коллегии ФДС утверждена
программа по озеленению
федеральных автомобильных дорог



Дорожники еще помнят время, когда в штатах ДРСУ и других дорожных структур числились специалисты по озеленению. С тех пор прошло, наверное, лет пятнадцать — двадцать, должность эту сократили не то в целях экономии, не то за ненадобностью. Озеленение магистралей на фоне тогдашнего мощного индустриального подъема, всевозрастающих темпов нового строительства и стремительной механизации дорожных работ незаметно отошло на второй план, стало как бы архитектурным излишеством. С приходом на Бочкова, 4 нового руководства об озеленении заговорили, как об одном из конкретных и реальных резервов улучшения качества российских дорог и их эстетики. Приказом руководителя ФДС В.Г. Артюхова в минувшем году была создана рабочая группа для изучения вопроса, разработки соответствующих рекомендаций и отраслевой программы.

ПЯТЫЙ ЭЛЕМЕНТ

Представлять дело так, будто программа по озеленению начинается с нуля, неверно. Худо-бедно, но эта работа на российских дорогах велась и ведется, лесо-

защитные полосы можно увидеть практически на всех федеральных дорогах.

Другое дело, что в этой работе сегодня больше самостоятельности, чем системы, ведется она от случая к случаю, с использованием отживших свое топоров и кос, без серьезных проработок и рекомендаций ученых. Попытки же угнаться за двумя, а то и тремя зайцами — надежно укрепить земляное полотно, сделать магистраль красивой и уложиться при этом в минимальную сметную стоимость — обычно заканчиваются, как в пословице, ничем. Именно поэтому к разработке новой программы с самого начала были подключены все заинтересованные стороны: дорожники, представители Минсельпрода, ные, экономисты и финансисты, машиностроители... Координацией их действий непосредственно занималось Управление содержания автомобильных дорог ФДС.

Все, что связано с землей, семенами, посадками, у женщин, говорят, получается лучше. Земля-кормилица расположена к ним. Так это или нет, сказать трудно, но тот факт, что работа над программой по озеленению под руководством Натальи Анатольевны Секачевой — начальника отдела ФДС, была названа на коллегии

«большой и успешной», отметим особо. Хотя, признаться, никто не может поручиться, что уже в нынешнем году дорожники соберут «урожай», на который они рассчитывают.

ИЗ ПРОГРАММЫ ПО ОЗЕЛЕНЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

К пилотным направлениям программы отнесены 11,1 тыс. км магистральных дорог, на которых подлежат озеленению порядка 6000 км. В том числе на дорогах «Беларусь» (252 км), «Крым» (380), «Украина» (280), «Дон» (890), «Урал» (1080), «Каспий» (710), «Волга» (440), «Холмогоры» (700), «Балтия» (345), «Россия» (370), «Скандинавия» (80), «Кавказ» (480), «Вятка» (450).

Из 5 основных элементов дороги, говорилось в выступлении Н. Секачевой на коллегии, наиболее обделенным вниманием и средними в последние годы оказалось земляное полотно. В общей структуре расходов на содержание ему доставалось не более 10 процентов средств, а в перечне обязательных работ по озеленению остался всего лишь один их вид — окос трав. И это при том, что от «пятого элемента» зависит водно-тепловой режим дороги и сохранность дорожной одежды в целом. В результате резко снизились объемы предупреждающих работ, а сумма последующих затрат на ремонт, напротив, увеличилась.

Программа по озеленению как раз и относится к предупреждающим работам. Экономить на них — себе в убыток, считают дорожники. Другого мнения, к

сожалению, придерживаются некоторые законодатели и средства массовой информации России, которые любое увеличение расходов на дорожное строительство и содержание магистралей воспринимают как попытку вытянуть из народного кошелька лишние деньги. Между тем всем хорошо известно, что превратить наши магистрали в действительно современные и безопасные без дополнительных финансовых вливаний не удастся. Третья часть федеральных дорог, как свидетельствуют данные диагностики и многочисленных проверок, требуют незамедлительного укрепления и благоустройства элементов земляного полотна. Так не рано ли заговорили об эстетике?

«РОССИЙСКИЕ СЕМЕНА»

На заседании коллегии, да еще первым вопросом, выносятся самые важные и актуальные для отрасли проблемы. Второе и обязательное правило — уровень подготовки вопроса. К каждому выступлению, докладу готовятся пояснительные записки, справки, таблицы, графики. Программа по озеленению была представлена набором документов, среди которых особо выделялся буклет фирмы «Российские семена».

Фирма принимала непосредственное участие в подготовке программы «Зеленая дорога» и на сегодняшний день является ведущей в области производства различных сортов и гибридов семян, разработки технологии их посева. Коротко об этой технологии, возможностях фирмы и ожидаемых результатах участникам коллегии доложил президент фирмы Альберт Семенович Семенов.

Состояние дорог и их эстетика, по его мнению, являются своеобразной визитной карточкой страны. Нельзя отрывать одно от другого. Фирма «Российские семена» совместно с ФДС готова поработать над тем, чтобы придать дорогам достойный вид. Для этого в России есть все: ученые и специалисты, заводы и ла-



В 1977 году
награжден
орденом
"Знак Почета"



Ежемесячный, иллюстрированный,
производственно-массовый,
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 :

первый заместитель генерального
директора издательства
ИЛЬИНА Р.П.,

заместители генерального директора
КАЯЕВ А.Н.

(по реализации),
КРАШОНКИН А.А.

(по региональным связям),

заместители главного редактора

АСТАШИН В.В.,
СТАРОСТИН В.И.,
КОВАЛЕНКО Л.И.

(по приложению "АвтоГид"),
ЛИПСКАЯ В.Ф.

(по приложению "Наука
и техника в дорожной отрасли"),

ответственный секретарь
КУВИТАНОВ О.Г.,

главный художник
АКУЛИНИНА О.И.

РЕДАКТОРЫ ОТДЕЛОВ:

КУШНИРЕНКО Н.В.,

ЗАГУМЕННОВ В.А.,

КОЗЛОВ И.Т.,

ПРОКАЗОВ Н.В.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЕРСТКА:
МОРОЗОВ Д.А.

ФОТО:
ЗАГУМЕННОВ В.А.

Адрес редакции:
123480, г. Москва,
ул. Героев Панфиловцев, 24.
Тел.: (095) 496-67-66,
496-75-80 (факс).

Телетайп 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.

Тираж — 30 000 экз. Формат 210 x 297.

Цветоделение и подготовка
к печати — ООО «АА-ПРЕСС».

Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

ISSN 0005-2353

© «Издательство «Дороги». 1998.

Март 1998 г.

В

Н

О

1

С МЕСТА СОБЫТИЯ
«Зеленая дорога»



16

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ
Скупой платит дважды

18

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
Сюрпризы Деда Мороза

20

РЕГИОНЫ
Прагматизм обновления

23

ДОРОЖНИКИ



4

ИЗ ПЕРВЫХ РУК
Источники надежды

6

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ
Доходы и расходы

8

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

10

ДЕЛОВОЙ ЭТИКЕТ
Блеск и нищета имиджа

11

ПАМЯТЬ
«Учитель, повторись
в учениках...»

12

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ
И среди мостов есть
короли

24

ЛИДЕРЫ
«Только соль кладется
по вкусу»

27

ПАНОРАМА

28

ФИНАНСЫ И ИНВЕСТИЦИИ
Тревожные тенденции

30

КРУГЛЫЙ СТОЛ
Шаг вперед или два назад?



32

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА
Надежный заслон
Поторгуемся?

33

ПОДГОТОВКА КАДРОВ
На «Эверест» знаний

34

**ДОРОЖНОЕ
МАШИНОСТРОЕНИЕ**
Птица «Тройка»,
кто тебя выдумал?

36

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ
За каменным поясом
Урала

38

СТРОИТЕЛЬСТВО
Пришла пора таких трасс



В направлении качества

40

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА
«Соединяем берега
и сердца...»

42

ОПЫТ ВЫЖИВАНИЯ
Эликсир долголетия
Первый среди равных

44

ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ
Из чего сделать
«конфетку»?

45

АРХИВАРИУС
Транспортный путь
прошлого

46

ДЕЛА И ЛЮДИ
«...Я не ошиблась
дверью»
«Начал с того, что чуть
не загубил технику»

48

МИР ВОКРУГ
На Урал — за легендами
Чугунная сказка Касли

50

ДЕЛОВОЕ ДОСЬЕ

56

СПОРТ
Новые взлеты
«Автодора»

57

ВЕТЕРАНЫ

64

**ВНИМАНИЮ
ИНОСТРАННЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ**

Юрий БУДАНОВ,
консультант отдела
законодательно-правовой работы
ФДС России

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ

Положением о Федеральной дорожной службе России, утвержденным постановлением Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1033, установлено, что ФДС лицензирует деятельность в дорожном хозяйстве. В то же время лицензии на дорожные работы продолжают выдавать территориальные агентства Российской транспортной инспекции Минтранса России (РТИ). У нашей дорожной организации закончился срок лицензии. Куда обращаться? (КРОВЕНКО А.К., Ставропольский край).

Правительство РФ постановлением от 1 декабря 1997 г. № 1513 «Об изменении, дополнении и признании утратившими силу решений Правительства Российской Федерации по вопросам дорожной службы» поручило ФДС России представить до 1 апреля 1998 г. на утверждение согласованный с Министерством юстиции Российской Федерации и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проект положения о лицензировании деятельности, связанной со строительством, реконструкцией, ремонтом, содержанием федеральных автомобильных дорог и сооружений на них.

До утверждения Правительством РФ этого положения порядок выдачи лицензий остается прежним. Поэтому по вопросу продления срока действия ранее выданной лицензии следует пока обращаться в территориальные агентства РТИ.

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.

Владимир ЕВСТИГНЕЕВ,
первый заместитель руководителя ФДС

ИСТОЧНИКИ НАДЕЖДЫ



В условиях снижения уровня налоговых поступлений в Федеральный дорожный фонд одной из основных задач является мобилизация нетрадиционных источников финансирования, привлечение инвестиций коммерческих банков, финансовых и нефтяных компаний в строительство и содержание автомобильных дорог общего пользования, целевое использование поступивших средств.

АЛЬТЕРНАТИВА

Активная работа над альтернативными источниками финансирования дорожной отрасли по существу началась лишь в прошлом году. Основные усилия были направлены на выпуск внешних и внутренних облигационных займов, дорожной лотереи, использование придорожных зон, строительство платных магистралей, взимание платы за проезд с иностранных владельцев и пользователей автотранспорта, а также за провоз негабаритных и тяжеловесных грузов, создание лизингового фонда дорожно-строительной техники и другие направления.

А необходимость в этой работе диктовалась реальным положением дел, при котором возможности дорожных фондов и потребности в финансировании отрасли, как, впрочем, и других отраслей экономики, резко разошлись.

Последствия подобного дисбаланса — а дорожные фонды являются на сегодня единственным источником финансирования отрасли — привели к тому, что в последние годы были «заморожены» сотни объектов нового строительства, мощности дорожных организаций используются едва ли наполовину, накапливается недоремонт... По официальным данным, в 1997 году финансированием было обеспечено лишь около 60 процентов необходимых объемов работ.

Таким образом, поиск альтернативных источников финансирования, привлечение дополнительных кредитных и инвестиционных ресурсов превратились для дорожных организаций и отрасли в целом в одну из самых насущных задач. ФДС России располагает необходимыми наработками по всем направлениям нетрадиционных, ранее не задействованных источников финансирования, которые справедливо было бы назвать источниками надежды. О чем конкретно идет речь?

ОБЛИГАЦИИ, ЛОТЕРЕЯ, ЛИЗИНГ...

Прежде чем приступить к финансовым проектам, между ФДС России и рядом ведущих коммерческих банков страны были подпи-

саны соглашения о намерениях в деле привлечения инвестиций в дорожную отрасль. Началась активная работа по подготовке выпуска внешних облигационных займов, обслуживание и погашение которых будет осуществляться за счет налоговых поступлений в Федеральный дорожный фонд.

Внешний облигационный дорожный заем в размере до 500 млн долларов США предполагается выпускать с правом приобретения облигаций нерезидентами Российской Федерации. Статус облигации — государственная ценная бумага. Эмитентом является Федеральная дорожная служба России, форма выпуска — бездокументарная.

Предварительная работа по выбору ведущего менеджера проводилась на конкурсной основе. Ряду коммерческих банков были направлены письма с приглашением участвовать в совместной работе. Со стороны зарубежного банка определен лид-менеджер, с российской стороны со-менеджеры, подготовлен проект Указа Президента о выпуске внешнего облигационного дорожного займа...

Параллельно ведется работа по внутреннему займу. Совместно с Акционерным коммерческим банком «Международная финансовая компания» разрабатывается проспект эмиссии выпуска в 1998 году внутреннего дорожного облигационного займа. Источником погашения могут быть средства Федерального дорожного фонда, гарантии субъектов Федерации с долевым участием ФДФ. Размещение дорожных облигаций планируется на рынке корпоративных ценных бумаг. Выпуск облигаций может осуществляться под отдельно взятый проект или с последующей конвертацией облигаций в акции.

Перспективными являются и проекты организации дорожной лотереи, страхования строительно-монтажных работ и лизинговой деятельности. Вопросы организации лотереи проработаны с ОАО «Российские лотереи» и Минфин. Привлечению инвестиций в экономику дорожного хозяйства будет содействовать подготовленный в ФДС

России пакет документов по аккредитации страховых компаний при Федеральной дорожной службе России. Ее планируется провести уже в первом полугодии 1998 года на конкурсной основе. Подготовлен важный документ — проект «Положения об аренде и лизинге дорожно-строительной техники, приобретаемой за счет средств Федерального дорожного фонда», принятие которого решительно продвинет дело по приобретению современной многофункциональной техники на лизинговой основе.

ПРАВОВАЯ БАЗА

В разговоре о нетрадиционных источниках финансирования не обойтись без анализа проблемы правовой базы, которая уже есть или должна быть в отрасли. Итак, чем мы сегодня располагаем?

В настоящее время, как известно, действуют указы Президента России «О дорожной реформе» и «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе», постановления Правительства РФ «О дополнительных мерах по стимулированию деловой активности и привлечению инвестиций в экономику Российской Федерации», «О мерах по развитию лизинга в Российской Федерации на 1998 — 2000 годы».

Вопрос, достаточна ли существующая правовая основа для активной работы ФДС и дорожных организаций в этом направлении. Спросите об этом у специалистов в центре и на местах и услышите в ответ уверенное «нет». Да и как иначе, если целый ряд основных законов и других документов, несмотря на все усилия дорожников, по-прежнему являются всего лишь проектами. И среди них Закон об автомобильных дорогах, постановление Правительства о взимании платы с иностранных владельцев и пользователей, об использовании полосы отвода и придорожной зоны.

И это не все. Для расширения возможностей по привлечению дополнительных ресурсов в до-

рожное хозяйство крайне необходимо ускорить прохождение и принятие таких законодательных и нормативно-правовых документов, как Закон о платных автомобильных дорогах, постановление Правительства о выпуске и обращении облигаций дорожного займа, о лизинге технических средств и оборудования для дорожного хозяйства, положение о лицензировании деятельности по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорог и сооружений на них и др.

КРЕДИТЫ

Коротко о другом важном направлении финансирования дорожной отрасли — кредитной политике. В целях более эффективного использования средств Федерального дорожного фонда и во исполнение постановления Правительства Российской Федерации «О мерах по усилению контроля за использованием средств федерального бюджета» подписано соглашение со Сбербанком России о взаимном сотрудничестве, открытии счетов и обслуживании организаций, предприятий и учреждений.

Все государственные органы управления дорожным хозяйством, находящиеся в ведении Федеральной дорожной службы России и финансируемые из средств ФДФ, переведены на расчетно-кассовое обслуживание в отделениях Сбербанка России или Центрального банка и прекратили взаимодействие с другими коммерческими банками по

расчетам и финансированию из средств Федерального дорожного фонда. Тем самым поставлен надежный заслон нецелевому использованию средств и выдана высокая гарантия их сохранности.

Здесь же надо сказать о кредитных ресурсах российских коммерческих банков. По согласованию с Министерством финансов в 1997 — 1998 году предполагалось привлечь 1 млрд рублей на конкурсной основе. За истекший год в рамках этого согласования привлечены кредиты в размере 150 млн рублей. В конкурсе приняли участие 10 банков, а по его результатам отобраны для дальнейшей работы 3.

В проекте бюджета Федерального дорожного фонда на 1998 год предусмотрено привлечение кредитных ресурсов на покрытие кассового разрыва между доходами и расходами Федерального дорожного фонда и финансирование первоочередных объектов строительства федеральных дорог и мостов.

КОНЦЕПЦИЯ И ПРИОРИТЕТЫ

Для координации этой работы в ФДС разработана отраслевая инвестиционная концепция. Она должна обеспечить благоприятный климат инвестирования, в том числе для частного и иностранного капитала. Основная цель ее разработки — организация финансирования стратегических направлений развития дорожного хозяйства в условиях рыночной экономики и дефицита

бюджета за счет грамотного управления имеющимися средствами, ресурсов отечественного и международного рынка капиталов и использования дополнительных источников.

Концепция в общем виде имеет три этапа: подготовительной и аналитической работы, привлечения ресурсов международных и отечественных банков, доступ к заемному капиталу. Конкретные источники финансирования, согласно концепции, следующие. **Заемные средства** — кредиты, внутреннее и внешнее облигационные займы. **Дополнительные источники** — сбор за проезд с иностранцев, компенсация ущерба от проезда тяжеловесного транспорта, плата за рекламу, за лицензирование дорожной деятельности, дорожная лотерея. И наконец **частные инвестиции**.

Пик деловой активности и привлечения средств, по концепции, должен приходиться на апрель — октябрь, а срок погашения займов — на зимний период. Совсем не лишнее дополнение, учитывая печальную практику 1997 года, когда в самый разгар дорожного сезона пришлось платить не за работу дорожным организациям, а за кредиты коммерческих банков.

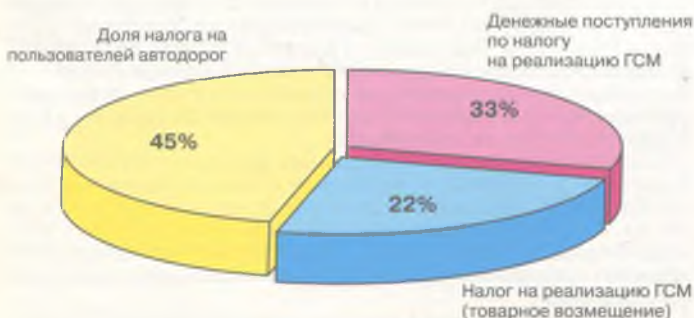
Основных видов деятельности в дорожной отрасли, требующих приоритетного инвестирования, на сегодняшний день несколько: завершение ранее начатого строительства объектов с переводом их на платную основу, строительство автодорог, строительство мостов, путепроводов, тоннелей, реконструкция и ремонт искусственных соору-

жений, реконструкция и ремонт автодорог, строительство объектов дорожного сервиса, содержание дорог.

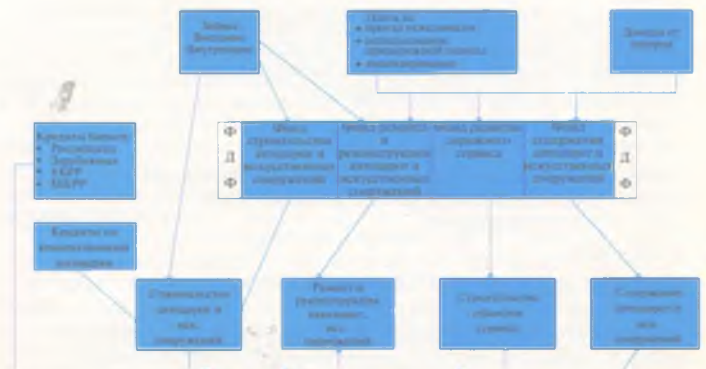
Формирование и использование дополнительных средств предлагается сделать строго целевым. Так, источниками получения дополнительных средств на строительство дорог, мостов, путепроводов, тоннелей будут кредиты коммерческих банков, внутренние и внешние займы, платные дороги, капитал акционерных обществ. На строительстве объектов сервиса будут использоваться исключительно средства частных инвесторов. На реконструкцию и ремонт дорог и искусственных сооружений планируется использование целевых кредитов МБРР и коммерческих банков, средства от введения платы за проезд тяжеловесного транспорта, платы за лицензирование дорожно-строительных работ. А на содержание дорог будет направлена выручка от платы за использование придорожной полосы и проезд тяжеловесного транспорта, а также от сбора за проезд автотранспортных средств иностранных государств.

Остается лишь добавить, что концепция привлечения инвестиций и конкретные шаги по ее реализации обсуждались на коллегии ФДС и на совещаниях с участием представителей дирекций федеральных дорог и территориальных органов управления и получили поддержку дорожников.

Диаграмма налоговых поступлений в Федеральный дорожный фонд за 1997 год



Организация финансирования дорожного хозяйства с привлечением дополнительных инвестиций



Банки - гаранты, страховые, лизинговые специализированные предприятия и фирмы

ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

В Законе о федеральном бюджете на 1998 год определен новый порядок зачисления средств федерального налога на пользователей автомобильных дорог.

ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА

О федеральном бюджете на 1998 год

...СТАТЬЯ 78. Установить, что доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации на 1998 год формируются за счет следующих источников:

	(млн рублей)
Остаток средств фонда на начало года	100,0
Налог на реализацию горюче-смазочных материалов	10 000,0
Налог на пользователей автомобильных дорог	10 228,0
Прочие поступления	1 000,0

Направить в 1998 году средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации на следующие цели:

	(млн рублей)
Содержание и ремонт действующей сети федеральных автомобильных дорог	6 777,0
из них:	
погашение кредиторской задолженности по содержанию и ремонту действующей сети федеральных автомобильных дорог	1 778,5
погашение кредитов коммерческих банков и процентов по ним для покрытия кассового разрыва	300,0
расходы на совместное финансирование проектов, осуществляемых за счет займов Международного банка реконструкции и развития	452,0
Реконструкция и строительство федеральных дорог и сооружений на них, развитие производственной базы дорожных организаций	6 683,0
из них:	
погашение кредиторской задолженности по строительству и реконструкции автомобильных дорог и сооружений на них	1 883,8
погашение кредитов коммерческих банков и процентов по ним для покрытия кассового разрыва	300,0
расходы на совместное финансирование проектов, осуществляемых за счет займов Международного банка реконструкции и развития	124,0
Приобретение дорожно-эксплуатационной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания федеральных автомобильных дорог	388,0
Федеральные расходы	850,0
из них:	
выполнение мероприятий по обеспечению безопасности движения, охране дорог и организации ограничения движения, осуществляемых силами Министерства внутренних дел Российской Федерации	80,0
Содержание Федеральной службы специального строительства России	200,0
Субвенции и дотации субъектам Российской Федерации на развитие, содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования	6 250,0
в том числе:	
погашение кредиторской задолженности за выполненные дорожные работы	610,0
дотации субъектам Российской Федерации на финансирование работ по контрактам по приведению в нормативное состояние сельских автомобильных дорог для приемки их в сеть территориальных автомобильных дорог общего пользования	1 405,0

дотации субъектам Российской Федерации, не имеющим достаточных собственных источников на содержание и ремонт территориальных автомобильных дорог общего пользования	1 422,1
инвестиционные субвенции в счет долевого участия Федерального дорожного фонда Российской Федерации в реализации совместных с субъектами Российской Федерации проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них	2812,9
Резерв средств фонда	100,0
Остаток средств фонда на конец года	80,0

Установить, что в 1998 году впредь до внесения изменений в Закон Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации» средства федерального налога на пользователей автомобильных дорог зачисляются в:

Федеральный дорожный фонд Российской Федерации — по ставке 0,5 процента выручки, полученной от реализации продукции (работ, услуг), и суммы разницы между продажной и покупной ценами товаров, реализованных в результате заготовительной, снабженческо-сбытовой и торговой деятельности;

территориальные дорожные фонды субъектов Российской Федерации — по ставке 2,0 процента выручки, полученной от реализации продукции (работ, услуг), и суммы разницы между продажной и покупной ценами товаров, реализованных в результате заготовительной, снабженческо-сбытовой и торговой деятельности.

При этом законодательные (представительные) органы субъектов Российской Федерации с учетом местных условий могут повышать (понижать) ставку налога, зачисляемого в территориальные дорожные фонды, но не более чем на 50 процентов ставки федерального налога на пользователей автомобильных дорог.

Средства федерального налога на пользователей автомобильных дорог в части, зачисляемой в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации, аккумулируются на специальном счете, открытом в Центральном банке Российской Федерации, и зачисляются в доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации без установления норматива их перечисления в территориальные дорожные фонды.

Средства, поступающие в счет погашения задолженности, образовавшейся на 1 января 1998 года по налогу на реализацию горюче-смазочных материалов и федеральному налогу на пользователей автомобильных дорог (в части, зачисляемой в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации), а также штрафы и пени за несвоевременную уплату указанных налогов в полном объеме зачисляются в доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Субвенции из Федерального дорожного фонда Российской Федерации направляются на безвозмездной и безвозвратной основах на строительство, реконструкцию и ремонт конкретных дорожных объектов, имеющих межрегиональное значение или обеспечивающих международные транспортные связи, в том числе в форме долевого участия в строительстве, реконструкции и ремонте этих дорожных объектов.

Дотации из Федерального дорожного фонда Российской Федерации выделяются на безвозмездной и безвозвратной основах на содержание и развитие территориальных автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, в случае, когда средства территориального дорожного фонда, рассчитанных исходя из ставки федерального налога на пользователей автомобильных дорог, установленного абзацами вторым и третьим пункта 2 статьи 5 Закона Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации», недостаточно для обеспечения содержания и ремонта территориальных автомобильных дорог общего пользования в соответствии с утвержденными нормативами, а также для финансирования работ по приведению в нормативное состояние связывающих населенные пункты автомобильных дорог, которые в установленном порядке подлежат приемке в сеть территориальных автомобильных дорог общего пользования.

Установить, что субвенции предоставляются субъектам Российской Федерации на основе договоров, заключенных органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять оперативное управление средствами Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

В целях обеспечения целевого использования средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации установить, что средства от налогов и иных платежей, формирующих в соответствии с Законом Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации» доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации, аккумулируются на специальных счетах, открытых в учреждениях Центрального банка Российской Федерации, и расходуются по мере их поступления.

Средства, поступившие в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации, используются исключительно на цели, определенные Законом Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации», вне зависимости от исполнения федерального бюджета. Расходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации не подлежат сокращению при севестре расходной части федерального бюджета.

Средства, поступившие в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации сверх доходов в сумме 21 328,0 млн рублей, не подлежат изъятию на цели, не предусмотренные Законом Российской Федерации.

Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации», и направляются на:

строительство транспортного участка кольцевой автомобильной дороги города Санкт-Петербурга, проходящего по сооружениям защиты города от наводнений, — в сумме 100,0 млн рублей;

строительство, реконструкцию, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог и инвестиционные субвенции; материальное стимулирование работников Федеральной дорожной службы России — в размере 1,5 процента суммы средств сверх поступивших в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации доходов.

Правительству Российской Федерации в установленном порядке в месячный срок со дня вступления в силу настоящего Федерального закона оформить образовавшуюся в 1997 году просроченную кредиторскую задолженность Федеральному дорожному фонду Российской Федерации.

Правительству Российской Федерации до 1 мая 1998 года внести в Государственную Думу предложения о погашении просроченной кредиторской задолженности Федеральному дорожному фонду Российской Федерации по состоянию на 1 января 1998 года.

Для привлечения дополнительных доходов в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации Правительству Российской Федерации предоставить право федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять управление федеральными автомобильными дорогами, получать дополнительные доходы от заключения договоров на использование имущества федеральных автомобильных дорог, в том числе земель, занятых полосами отвода этих автомобильных дорог, с зачислением этих доходов в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации.

Утвердить распределение субвенций и дотаций между субъектами Российской Федерации на развитие, содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования в следующих размерах:

	(млн рублей)	всего
в том числе на приведение в нормативное состояние сельских дорог, подлежащих приемке в сеть автомобильных дорог общего пользования		
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	6 250,00	1 405,00
СЕВЕРНЫЙ РАЙОН	394,00	77,00
Республика Карелия	50,00	50,00
Республика Коми	10,00	10,00
Архангельская область	50,00	
Вологодская область	148,10	17,00
Мурманская область	130,00	
Ненецкий автономный округ	5,90	
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ РАЙОН	281,40	71,00
Ленинградская область	85,00	55,00
Новгородская область	65,90	
Псковская область	130,50	16,00
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОН	1 507,40	315,00
Брянская область	25,00	25,00
Владимирская область	93,00	20,00
Калужская область	350,00	30,00
Костромская область	449,20	
Московская область	186,00	50,00
Орловская область	55,00	15,00
Рязанская область	20,00	20,00
Смоленская область	94,30	50,00
Тверская область	204,90	75,00
Тульская область	15,00	15,00
Ярославская область	15,00	15,00
ВОЛГО-ВЯТСКИЙ РАЙОН	454,90	115,00
Республика Марий Эл	33,80	10,00
Республика Мордовия	88,00	53,00
Чувашская Республика — Чуваш Республики	17,00	17,00
Кировская область	290,10	35,00
Нижегородская область	26,00	
ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНЫЙ РАЙОН	154,00	154,00
Белгородская область	12,00	12,00
Воронежская область	44,00	44,00
Курская область	28,00	28,00
Липецкая область	20,00	20,00
Тамбовская область	50,00	50,00
ПОВОЛЖСКИЙ РАЙОН	410,00	165,00
Республика Калмыкия	120,00	95,00
Волгоградская область	135,00	35,00
Саратовская область	120,00	
Ульяновская область	35,00	35,00

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ РАЙОН	558,6	160,00
Республика Адыгея (Адыгея)	18,00	5,00
Республика Дагестан	280,00	15,00
Республика Ингушетия	16,00	
Кабардино-Балкарская Республика	25,00	
Карачаево-Черкесская Республика	36,20	
Республика Северная Осетия — Алания	48,40	15,00
Краснодарский край	75,00	75,00
Ставропольский край	30,00	30,00
Ростовская область	30,00	20,00
УРАЛЬСКИЙ РАЙОН	659,3	100,00
Удмуртская Республика	30,00	20,00
Курганская область	68,10	60,00
Оренбургская область	75,00	20,00
Пермская область	224,00	
Свердловская область	198,00	
Коми-Пермяцкий автономный округ	64,20	
ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ РАЙОН	425,10	109,00
Алтайский край	158,40	24,00
Республика Алтай	57,70	
Новосибирская область	15,00	15,00
Омская область	70,00	70,00
Томская область	94,00	
Тюменская область	30,00	
ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ РАЙОН	494,00	69,00
Республика Бурятия	104,50	26,00
Республика Тыва	54,50	
Красноярский край	40,00	40,00
Иркутская область	80,00	
Читинская область	154,00	3,00
Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ	5,00	
Усть-Ордынский Бурятский автономный округ	50,00	
Эвенкийский автономный округ	6,00	
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РАЙОН	880,00	70,00
Республика Саха (Якутия)	15,00	15,00
Приморский край	30,00	10,00
Хабаровский край	415,00	15,00
Амурская область	25,00	25,00
Сахалинская область	305,00	
Еврейская автономная область	30,00	5,00
Чукотский автономный округ	60,00	
Калининградская область	6,30	
город Санкт-Петербург (кольцевая автомобильная дорога)		25,00

Учет и контроль правильности исчисления и полноты поступления налога на пользователей автомобильных дорог в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации осуществляют налоговые органы.

Разрешить правительству Москвы и правительству Санкт-Петербурга использовать сверхплановые доходы территориальных дорожных фондов этих городов:

на поддержку метростроения в городе Москве — в сумме до 500,0 млн рублей;

на ликвидацию последствий аварии на Кировско-Выборгской линии метро в городе Санкт-Петербурге — в сумме до 150,0 млн рублей.

От редакции. Порядок зачисления средств федерального налога на пользователей, действующий в 1997 году, подтвердил опасения относительно низкой заинтересованности регионов в его реализации. По ставке 1,25, которая причиталась регионам, было собрано за год около 35 млрд рублей (деноминированных), по ставке 1,25 в Федеральный фонд — всего 12 млрд рублей. Новый порядок зачисления средств принципиально меняет ситуацию, стимулируя активную работу администраций, налоговых органов и дорожных организаций по увеличению собираемости налогов в интересах развития дорожной сети территориальных и федеральных магистралей.

Уже в этом году, по мнению руководителя ФДС В.Г.Артюхова, регионы соберут больше средств, в частности за счет использования действующей на местах системы взаимозачетов, что позволит им увеличить объемы дорожных работ, и особенно в строительстве. Еще один «плюс», который дорожники могут записать на свой счет, — положительное решение вопроса по обеспечению целевого использования средств, отныне аккумулирующихся на специальных счетах Центрального банка РФ, а не в казначействе, как это было раньше.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД, 9 МАЯ 1988 ГОДА, открыт музей «Автодорожные войска в Великой Отече- ственной войне».

Он создан активистами Совета ветеранов дорожных войск при активном участии руководства Московского автодорожного техникума (колледжа) имени А.А.Николаева. Бессменный руководитель музея — полковник-инженер И.А.Засов.

Сегодня музей насчитывает свыше 4000 самых различных экспонатов и документов, расположен в здании общежития техникума на бульваре Маршала Рокоссовского, 24.

Вся экспозиция объединена призывом «Родина-мать зовет!» Карты, схемы, диаграммы наглядно иллюстрируют развитие дорожной службы Советской Армии в 1941 — 1945 годах, отражают вклад воинов-дорожников в победоносный исход крупнейшей битвы и сражений войны.

Со стендов музея на нас смотрят фотографии начальника тыла Советской Армии А.В.Хрулева, начальника Главного дорожного уп-

равления генерал-лейтенанта З.И.Кондратьева, его заместителя генерал-майора В.Т.Федорова, многих других руководителей и ветеранов дорожных войск.

За образцовое выполнение заданий советского правительства и командования 21256 солдат, сержантов, офицеров и генералов войск награждены орденами и медалями, 25 дорожных частей получили почетные наименования, 55 награждены боевыми орденами.

Под лозунгом «Боевым и трудовым традициям верны» размещены альбомы, турникеты и фотографии ветеранов дорожных войск, войны и труда.

Представлены также материалы, посвященные истории Московского автодорожного колледжа, деятельности министра автомобильных дорог А.А.Николаева.

Иван НИКОЛАЙЧУК

«ТАМОЖНЯ-98»

Так называется конференция, организованная Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) и Государственным таможенным комитетом РФ (ГТК).

В ходе двухдневной работы конференции представители транспортных и таможенных служб был отработан ряд задач, связанных с порядком доставки товаров, перевозимых автомобильным транспортом под таможенным контролем, с ответственностью за нарушения законодательства в области транспортно-экспедиторской деятельности; обсуждены новые документы ГТК РФ, регламентирующие перевозку товаров в России.

С подробными докладами выступили генеральный секретарь АСМАП **Аркадий Куршин**, представитель оперативно-организационного управления ГТК РФ **Константин Глухенький**, президент Международной ассоциации экспедиторов **Василий Жинкин** и др.

Специально для конференции выпущен сборник нормативных актов таможенного законодательства Российской Федерации.

Олег КУВИТАНОВ

СЕЛЕКТОРНОЕ СОВЕЩАНИЕ

российских дорожников рассмотрело вопрос о состоянии федеральной дорожной сети и задачах по проведению комплекса работ в 1998 году

На нем были высказаны критические замечания по состоянию дорог в адрес целого ряда дирекций и территориальных органов управления, заслушаны отчеты руководителей, даны необхо-

димые рекомендации и разъяснения по вопросам, касающимся организации и финансирования работ. Вел совещание первый заместитель руководителя ФДС Николай СЕРЕГИН.

X СЕССИЯ РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМИССИИ обсудила вопрос об участии американской стороны в решении проблемы развития сети автомо- бильных дорог России.

В составе нашей делегации во время ее пребывания в США находился руководитель ФДС В.Артюхов. Он встретился с министром транспорта Р.Слейтером, руководителем Федеральной дорожной администрации США К.Винклом, а также рядом других официальных лиц. В беседе с президентом Всемирного банка Т.Вулфенссоном была подтверждена договоренность о выделении займа Всемирного банка на реализацию проекта реконструкции и строительства дорог в Сибири уже в текущем году.

Признано целесообраз-

ным создать рабочий комитет по проблематике автомобильных дорог. Будет подписано новое соглашение о сотрудничестве между Федеральной дорожной службой России и Федеральной дорожной администрацией США. Представители ряда международных финансовых структур и американских деловых кругов проявили большой интерес к теме. Российские дорожники, в свою очередь, рассматривают на использование современных технологий в строительстве, оборудовании и материалов.

ОУЛУ — КАРЕЛИЯ — АРХАНГЕЛЬСК — КОМИ — по этому маршруту прошел автопробег, организованный дорожными администрациями финского округа Оулу и Архангельской области. За пять последних дней марта было построено более двух тысяч километров северных дорог.

Среди участников пробега — руководители дорожных и транспортных служб Финляндии и России — первый заместитель руководителя ФДС Н.П.Серегин, начальник отдела развития автомобильных дорог ФДС С.А.Беляков, первый заместитель начальника Департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Л.И.Шойхет, председатель Архангельского областного собрания депутатов В.И.Калямин. Им, как и остальным участникам, пришлось нелегко в споре с коварным характером «северного коридора». Но, несомненно, преодолев все трудности маршрута, им станет сподручнее решать на сво-

их постах задачи развития и совершенствования вверенных автодорог. Так, председатель Дорожного комитета Республики Карелия А.В.Григорьев, с трудом преодолев один из участков трассы, пообещал сделать его цивилизованным к середине сентября 1999 года.

Борис ПРИМОЧКИН



На одном из этапов пробега.

НОВАЯ ГАЗЕТА пришла на помощь дорожникам Белоруссии

И хотя выходит она с января этого года, уже успела стать популярной. Производство материалов для энергосберегающих холодных технологий, создание оборудования и машин нового поколения, обсуждение Государственной программы «Дороги Беларуси», передовой опыт мастеров дорожностроительной отрасли — эти и многие дру-

гие темы, поднимаемые газетой, находят широкий круг своих читателей.

Среди учредителей издания — Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Комитет по автомобильным дорогам, Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

Виктор АДАМЕНКО

Начало на 1-й стр.

боратории, машины и оборудование.

А у фирмы — опыт работ в этом направлении. За последние 7 лет фирма поставила на российский и зарубежный рынок больше 1 млн тонн семян зерновых культур и 72 тыс. тонн семян трав! Ее продукцию получают десятки стран мира, российскими семенами засевают поля в Америке и в Европе, дорожные откосы в Канаде и в Италии... В 1998 году, возможно, будут засеивать и в России, на ряде участков федеральных дорог Московской, Северо-Западной и других дирекций.

ИЗ ПРОГРАММЫ ПО ОЗЕЛЕНЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

По заключению ученых-специалистов, засев травяными является одним из эффективных способов укрепления земляного полотна, улучшения его водно-теплового режима и эстетического оформления дорог.

В качестве базовой технологии, по мнению ученых, принимавших участие в разработке программы, на российских магистралях может использоваться гидропосев многолетних трав. Это наиболее эффективный и сравнительно недорогой метод защиты земляного полотна и дорожной одежды. Суть технологии — в создании сплошного травяного покрова, при котором одновременно с посевом семян используются различные укрепляющие компоненты (именно этим

он отличается от обычного): в почву вносятся различные эмульсии, в том числе битумные, а также удобрения, клеящие вещества и т.д.

Подробный рассказ о технологиях — тема отдельной статьи, заметим лишь, что фирма «Российские семена» обещает дорожникам в рамках программы под эти технологии создать специальные сорта семян, устойчивые к высокому уровню загазованности, засолению придорожной полосы, заболачиванию, высокому снежному покрову и многомесячной ледяной корке, другим неблагоприятным условиям и особенностям.

Впрочем, российские дорожники все эти годы не сидели сложа руки. Во многих дирекциях накоплен ценный опыт работ по уходу за лесопосадками, эффективному применению гербицидов, специальной техники для укрепления откосов и других элементов земляного полотна. Об этом в частности говорил в своем выступлении на коллегии начальник федеральной дирекции Северо-Западной автомобильной дороги **Юрий Васильевич Петровский**.

На коллегии шла речь и о других направлениях защиты дорог и улучшения их эстетики. В частности о технологии пассивной защиты дорог от снеготаносов. Здесь сегодня та же беда: все силы и средства брошены на очистку проезжей части от снега и мало что делается для задержки его с помощью лесопосадок. Правда, как отмечалось на коллегии, уже в ходе работы над программой были урегулированы некоторые юридические вопросы по полосе отвода. При проведении последней инвентаризации в отчетность были заложены показатели по количеству лесозащитных полос и необходимых средств на их содержание.

Еще одно направление — борьба с нежелательной растительностью в полосе отвода. Как показала практика, дело это весьма трудоемкое, дорогостоящее и подчас малоэффективное. Нужны новые технологии, в том числе с использованием гербицидов и препаратов типа раундап, отлично зарекомендовавшего себя в борьбе с врагами дорожных откосов и полосы отвода. Таким, например, как неистребимый бич средней полосы — борщевик.

ИЗ ПРОГРАММЫ ПО ОЗЕЛЕНЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

В настоящее время для противоэрозионной защиты и озеленения откосов в развитых странах широко применяются геосинтетические материалы — рулонные георешетки, геоматы, объемные георешетки и габионы. Многие из этих технологий опробованы в России, а материалы для них выпускаются на отечественных предприятиях.

Выступавшие на коллегии назвали нынешнее заседание «историческим в жизни дорожной отрасли». Многие при этом заулыбались, наверное, вспомнив о нашей неистребимой тяге именовать любое событие не иначе как «историческое» или «этапное». Впрочем, вопросы озеленения на памяти присутствовавших действительно еще ни разу не обсуждались на столь высоком уровне и так обстоятельно. В этом смысле состоявшееся заседание коллегии обычным не назовешь.

И как тут не согласиться с мнением Виталия Григорьевича Артюхова, других участников заседания о том, что программа по озеленению — не просто одна из многих. Ее реализация — дело чести всех, кому небезразлично, как выглядит магистраль, достойна ли она своего гордого имени: «Дон», «Вятка», «Россия»...



На снимках: техника для обслуживания придорожной полосы.

ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧИХ ГРУПП КОМИССИИ Ассоциации «РАДОР» состоялось в Москве с 23 по 27 марта 1998 года

На расширенном заседании были рассмотрены проекты Налогового и Бюджетного кодексов РФ, проект

Федерального закона «О платных автомобильных дорогах», обсуждены другие вопросы, касающиеся дея-

тельности дорожных органов управления. Перед членами рабочих групп выступили представители Госду-

мы, ФДС, Госналогслужбы. Заседание проходило в автодорожном колледже им. А. Николаева.

НОВАЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА производства Чехии и Словакии

была продемонстрирована представительством словацкой компании «Марти-мекс-Альфа» в Москве.

Заинтересованные дорожники также смогли встретиться с инженерами заводо-изготовителей — Ставо-строй, ЦСМ Тисовец, ППС

Детва, Гонтянске строярне и УНЕКС Уничов. Встреча, к взаимному удовлетворению сторон, завершилась подписанием контрактов на поставку производительной техники производства Чехии и Словакии.

Николай ВАСИЛЕНКО

ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ Федеральной дорожной службы России состоялось 31 марта с.г.

В повестке дня коллегии значились два вопроса: «О плане научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве на 1998 год» (докладчик Э. Буянов) и «Об организации лабораторного кон-

троля, диагностики, метрологического обеспечения, сертификации и аккредитации в дорожном хозяйстве» (докладчик Н. Быстров).

Материал с заседания коллегии читайте в следующем номере журнала.

БЛЕСК И НИЩЕТА ИМИДЖА

Приходилось ли вам когда-нибудь всерьез задумываться над тем, что с некоторыми людьми трудно найти общий язык? Почему разговор с одним человеком доставляет безмятежную радость, а с другим оставляет холодок и чувство глубокой неудовлетворенности? Почему кто-то сразу реагирует на вашу просьбу, а кому-то надо перезванивать и напоминать о ней по нескольку раз?

Об этом и многом другом, касающемся имиджа руководителя, вы узнаете из новой рубрики «Деловой этикет». В наших планах на 1998 год предусмотрены темы: как создать свой имидж с учетом этикетных ситуаций; нормы речевого этикета; как использовать язык мимики и жестов в деловом общении; правила ведения разговоров по телефону; порядок приветствий и представлений; психологические аспекты переговоров; как организовать встречу и прием делегации; о взаимоотношениях на работе; как правильно составить резюме; поведение в ситуации поиска или смены работы.



Рубрику «Деловой этикет» по нашей просьбе ведет Е.А. ПОТРАШКОВА.

Елена Александровна представляет третье поколение семейной династии дорожников — общий трудовой стаж в отрасли ее деда, бабушки и родителей более 100 лет.

В 1979 году без отрыва от производства закончила Московский инженерно-строительный институт, на «отлично» защитила дипломный проект «Реконструкция Краснопресненского проспекта с мостовым переходом через Москву-реку». Более 20 лет проработала в Минавтодора РСФСР.

Разработала программу по деловому этикету, с 1994 года на преподавательской работе.

Сегодня первая ее статья — общее представление об имидже.

Любая деятельность так или иначе связана с общением людей. В каждом коллективе устанавливаются определенные внутренние и внешние взаимоотношения между сотрудниками самых разных уровней: от рядовых работников до руководителей. При личном общении у людей возникают симпатии и антипатии, что в равной мере может помогать или мешать в работе. Нередко сотрудники высказывают свои эмоциональные критические замечания в адрес коллег, а то и руководителя, не обращая внимания на присутствие постороннего человека. Это очень опрометчивый поступок — ведь этот посторонний может хорошо знать того, кого критикуют, и совсем не разделять такой оценки.

Проблемы правильного построения отношений, рассматриваемые деловым этикетом, как внутри коллектива, так и с внешними партнерами, приобрели особое значение с началом перехода к рыночной экономике. Условия потребовали более оперативного, гибкого решения вопросов, что возможно только в обстановке взаимопонимания и общности интересов.

Изменились и требования, предъявляемые к кандидатам на вакантные места. Продвижение по службе уже зависит не только от вашей квалификации — мало ли людей, знающих дело не хуже вашего, — но и от того, насколько ваша манера вести себя соответствует каждой конкретной ситуации. Одно из главных требований сегодня — коммуникабельность, умение работать в команде. Необходимо знать, как правильно вести себя в процессе общения, как корректировать свой внешний вид, говорить и писать хорошим языком, то есть уметь создавать и поддерживать свой имидж.

Само слово «имидж», кроме буквального перевода «образ», «изображение», имеет более развернутое определение — это и внешность, и поведение, стиль жизни, работы. Иначе «имидж» можно определить как искусство управлять впечатлением.

Особым свойством имиджа является его многообразие. Находиться в одном образе в различных ситуациях невозможно. Каждый человек даже в течение дня выступает в разных ролях: среди друзей — один, на работе — другой, а в семейном кругу — совсем не похожий на первые два. Тем не менее есть общее, что объединяет это и создает неповторимый образ. Таким «стержнем» является внутренняя культура личности.

Условия жизни, в которых человек вырос, учился, работал, и усвоенные моральные жизненные ценности проявляются во внешности, манерах, умении общаться с окружающими людьми. Подчас манеры поведения не соответствуют ситуации, и нужно приложить значительные усилия, чтобы их исправить.

Важными элементами культуры взаимоотношений, на которых базируется этикет, прежде всего следует назвать вежливость, тактичность, скромность и точность.

Вежливость — форма общения с людьми — как с близкими, знакомыми, так и с незнакомыми. Суть вежливости — доброжелатель-

ность. Приветствие «доброе утро», сказанное с улыбкой, создает хорошее настроение на весь день, повышает работоспособность.

Но порой проявляется «вежливость сквозь зубы», когда за вежливыми выражениями скрывается пренебрежение к человеку, отсутствие уважения к нему без каких-либо серьезных оснований, просто потому, что он «не понравился». В данном случае человек воспринимает такое отношение как личную неприязнь, никак не вызванную его поступками.

Конечно, в жизни возникают ситуации, когда мы вынуждены иметь дело с человеком, не заслуживающим по тем или иным причинам уважения. Но это не означает, что можно унижать его человеческое достоинство. Старинное изречение «Говори мягче по форме, тверже по содержанию» подчеркивает, что вежливость нужна даже тогда, когда мы говорим человеку неприятные вещи, если он того заслужил.

Сродни вежливости понятие корректности, которое имеет особый оттенок, заключающийся в умении держать себя в рамках общепринятых приличий в разных ситуациях. При любых правилах этикета поведение человека зависит от состояния его нервной системы, от характера, темперамента.

Каждый нередко оказывается в какой-нибудь конфликтной ситуации на работе, в семье. Причины и характер этих конфликтов могут быть разными. Врачи утверждают, что человек, «задетый за живое», испытывает нервные перегрузки, ведущие к различным заболеваниям, и должен находить разрядку. Однако представим себе, что люди перестали сдерживаться и по каждому пустяку «разряжаются» на тех, кто причинил им какие-либо неприятности. Последствия таких «разрядок» малопривлекательны.

Тактичность — это чувство меры, которое необходимо соблюдать в разговоре, в личных и служебных отношениях, умении чув-

ствовать ту грань, за которой в результате наших слов или действий начинается незаслуженная обида у человека, с которым или о котором мы говорим. Иногда совершенно правильное по существу замечание, облеченное в обидную форму, вызывает у человека отрицательную реакцию, отвлекает его внимание от смысла сказанного.

Многим знакома ситуация, когда руководитель в присутствии других людей устраивает разнос сотруднику за какую-либо оплошность. Это бестактно, даже если по заслугам. Сделать выговор лучше с глаза на глаз,¹ а вот поблагодарить или извиниться — в присутствии сотрудников. Тем самым человек сохранит престиж как в своих собственных глазах, так и в глазах коллег.

Скромность — неотъемлемая черта культуры взаимоотношений. Скромность человека проявляется в его умении быть самим собой, не играть какой-то не свойственной ему роли. Она вовсе не означает самоуничтожения, отказа от гордости, независимости, самостоятельности в поведении. Здесь очень важно то, как человек сам оценивает себя.

Случается так, что человек переоценивает свои возможности и права. Чаще всего это бывает тогда, когда он преувеличивает или просто нескромно подчеркивает свои заслуги и преимущества. Еще хуже, когда успехи той или иной группы сотрудников присваивает только себе. В таком случае вместо ожидаемого уважения у окружающих может возникнуть недружелюбие.

Скромность — это не только существенное свойство, необходимое в общении; она естественна для тех, кто умеет правильно понять и оценить качества собственной личности, самокритично судить о себе. Общий стиль поведения предполагает соблюдение собственного достоинства, умение правильно оценивать свои права и обязанности, способность тактично и деликатно пользоваться ими.

Наконец, одним из важнейших требований является точность. Точность — это прежде всего умение ценить свое слово, не бросать его на ветер. Если человек всегда выполняет то, что обещает, если приходит на встречу без опоздания, значит, на него можно положиться. Такой человек обычно подтянут, собран, и это сказывается в его манере держать себя, во всем его облике. Важное требование культуры взаимоотношений — точное выражение своих мыслей, умение без лишних слов сформулировать то или иное положение, чтобы не было двусмысленности.

Трудно сказать, какими убытками оборачиваются для многих людей, а подчас и целых коллективов, незнание или несоблюдение норм делового этикета. Это несостоявшаяся карьера из-за неправильного поведения, рухнувшие сделки, потерянные рынки сбыта и другие нереализованные возможности. Мы не располагаем подобной статистикой. А вот предприниматели развитых стран, сознавая, какие выгоды это может принести в будущем, тратят на обучение этикету и формированию имиджа сотни миллионов долларов в год.

Долгое время в нашей стране правилам этикета обучали лишь тех, кто выезжал на работу за рубеж: работников внешнеторговых организаций, дипломатов. Другие специалисты редко могли получить возможность хоть что-то узнать об этих «премудростях».

Сегодня эта информация стала более доступной. Многие организации начали проводить обучение сотрудников основам делового общения и этикета. Например, занимающий ведущее место в системе переподготовки кадров для дорожной отрасли Владимирский учебный центр в 1997 году ввел для своих слушателей курс о формировании личности руководителей. Все это, безусловно, положительно скажется на результатах их производственной деятельности.

Как мы уже сообщали, приказом руководителя ФДС В.Артюхова утверждена комиссия по организации музея Федеральной дорожной службы России. О ее работе, наиболее интересных экспонатах, документах, представляющих общественный интерес, редакция будет постоянно информировать читателей журнала. Один из материалов для дорожного музея поступил к нам из Харькова.

В. ЗОЛОТАРЕВ,
заведующий кафедрой ХГАДТУ, доктор технических наук

«УЧИТЕЛЬ, ПОВТОРИСЬ В УЧЕНИКАХ...»

Исполнилось 100 лет со дня рождения Михаила Ивановича Волкова — крупного ученого-материаловеда, замечательного педагога. Его книга «Дорожно-строительные материалы» стала настольной для студентов и инженеров.

Трудовой путь начинал он разнорабочим еще в предреволюционное время. Потом пошли фронты гражданской, после войны — учеба в Харьковском сельскохозяйственном институте, работа сани-



таром, препаратором, техником... В 1925 году Михаил Иванович получил квалификацию агронома-организатора и вскоре связывает свою жизнь с дорожным строительством. Первая его должность — лаборант-грунтовед, а спустя шесть лет Волков становится заведующим одной из лабораторий при Совнарком УССР.

Блестящая карьера специалиста — не дело случая или везения. За этот промежуток времени он опубликовал 16 работ, получил 3 авторских свидетельства, стал членом научно-технического совета при Главном управлении шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта при Совете НК УССР.

С 1933 года Михаила Ивановича ждет новая работа: он возглавляет кафедру дорожно-строительных материалов ХАДИ, руководит ею более сорока лет.

В довоенные годы внимание М.И. Волкова было приковано к проблеме усовершенствования системы оценки качества материалов, применения в дорожном строительстве местных материалов. Выходят в свет

его первая работа, посвященная органическим вяжущим, учебник «Дорожно-строительные материалы», учебные пособия. В предвоенные годы он получает ученое

звание профессора. В годы войны обеспечивает учебный процесс в Саратовском, затем в Московском автомобильно-дорожных институтах, в 1944 году его награждают орденом Трудового Красного Знамени.

В мирные дни, когда страна переходит к массовому строительству асфальтированных дорог, Волков разворачивает исследования свойств битумов, структурообразования в асфальтобетоне, разрабатывает принципы рационального использования каменных материалов в асфальтобетонах разной структуры, раскрывает технологические и эксплуатационные основы асфальтобетонов на битумах пониженной вязкости. Это новое для страны научное направление рождается тогда, когда его руководителю исполняется 55 лет. Он еще полон энергии, опирается на молодых и талантливых своих учеников.

Михаил Иванович Волков оставил свой след и на земле, и в душах людей.

г. Харьков

Юхани ВИРОЛА

И СРЕДИ МОСТОВ ЕСТЬ КОРОЛИ



В редакцию поступила статья Юхани Вирола из Финляндии. Она посвящена крупнейшим мостам мира. Впервые материал был опубликован в журнале «Tietakennusmestari» (финский аналог нашего издания) №№ 2, 3 за 1995 г. По нашей просьбе автор пополнил ее информацией о самых последних новинках мостостроения и новыми фотографиями. Статья интересна системностью обзора наиболее выдающихся мостовых сооружений мира.

Юхани Вирола — финский инженер-мостовик, продолжительное время работал на строительстве мостов за пределами своей страны. Опубликовал более 300 работ по разным отраслям мостостроения. Он автор раздела «Мосты» для Книги рекордов Гиннеса.

Перевод Евгения Давидяна.

МОСТЫ КАК ХРАМЫ...

Говорят, что храмы и мосты — наиболее яркие проявления человеческого гения.

Девяностые годы нашего столетия стали самым продуктивным периодом для крупнейших мостов за всю современную историю. Это особенно справедливо для

мостов висячих и вантовых систем. Десять крупнейших вантовых мостов были построены именно в эти годы.

Висячие мосты — единственный тип мостов, пролеты которых превышают километр. К концу века число подобных сооружений приблизится к двадцати (см. таблицу).

Длина пролетов вантовых систем за 90-е годы также приблизилась к километровой отметке. Главный пролет построенного во Франции в 1995 г. моста «Нормандия» составляет 856 м, а намеченного к сдаче в Японии в 1999 г. моста «Татара» — 890 м.

Максимальный пролет висячих систем превысил один километр еще в 1931 г. — с вводом в эксплуатацию огромного по тому времени моста «Джордж Вашингтон» в Нью-Йорке (главный пролет — 1067 м). К концу века этот рекорд будет перекрыт почти вдвое, когда пустят в эксп-



Фото 1

луатацию гигантский мост «Акаси-Кайкье» в Японии (главный пролет — 1991 м). В будущем, возможно, пролеты вантовые превысят по длине пролеты висячие. И все же благодаря грациозной стройности и внушительным размерам висячего моста «Джордж Вашингтон» его заслуженно называют королем мостов.

ЦЕПНЫЕ МОСТЫ

Висячий мост изобретен тысячелетия назад. Первые из них отличались друг от друга только материалом, из которого изготовлялись кабели: волокна ротанговой пальмы, бамбук, кожа, железные цепи. Имеются свидетельства, что в Древнем Китае висячие мосты строили с применением железных цепей. До наших дней сохранилось подобное сооружение в провинции Сичуань, построенное в 1705 г. Очевидно, что его главный пролет длиной 103 м в свое время был рекордным. В настоящее время этот объект включен в первую группу важнейших культурных памятников страны, находящихся под защитой государства.

В девятнадцатом веке и в первые годы двадцатого был построен целый ряд выдающихся цепных мостов. Среди них — через Менейский пролив в Уэльсе; «Клифтон» в Бристоле, Великобритания; «Эрсилио Луз» около города Флорианополис в Бразилии. Последний был построен в 1926 г. Средний его пролет длиной 339 м является рекордным для висячих мостов цепной системы.

Мост через Дунай в Будапеште — важнейшая достопримечательность города. Главный пролет — 203 м. Строительство моста закончили в 1849 г., в конце второй мировой войны он был разрушен и заново открыт для движения в 1949 г. (фото 1).

Таблица
КРУПНЕЙШИЕ МОСТЫ МИРА

(главный пролет более 700 м, завершённые или в стадии строительства по состоянию на начало 1998 г.).

№№	Наименование	Пролет	Расположение	Год ввода
1	«Акаси-Кайкье»	1991 м	Кобе-Наруто, Япония	1998
2	«Измитский залив»	1668 м	Мраморное море, Турция	2003
3	«Большой Бельт» (вост.)	1624 м	Корсер, Дания	1998
4	«Хамбер»	1410 м	Халл, Великобритания	1981
5	«Яньцзин»	1385 м	Аньцин, КНР	1999
6	«Цзиньма»	1377 м	Гонконг, КНР	1997
7	«Веррацано-Нарроус»	1298 м	Нью-Йорк, США	1964
8	«Золотые Ворота»	1280 м	Сан-Франциско, США	1937
9	«Хега Кустен»	1210 м	Веда, Швеция	1997
10	«Макинак»	1158 м	Макинак-Сити, США	1957
11	«Минами-Бизан сето»	1100 м	Койома-Сакайде, Япония	1988
12	«Султан Фатих Мехмет»	1090 м	Стамбул, Турция	1988
13	Босфорский	1074 м	Стамбул, Турция	1973
14	«Джордж Вашингтон»	1067 м	Нью-Йорк, США	1931
15	«Курусима-3»	1030 м	Ономичи-Имабари, Япония	1999
16	«Курусима-2»	1020 м	Ономичи-Имабари, Япония	1999
17	«Мост 25 Апреля»	1013 м	Лиссабон, Португалия	1966
18	«Фортский автодор.»	1006 м	Эдинбург, Великобритания	1964
19	«Кита-Бизан сето»	990 м	Койома-Сакайде, Япония	1988
20	«Северен»	988 м	Бристоль, Великобритания	1966
21	«Симотсуи сето»	940 м	Койома-Сакайде, Япония	1988
22	«Ксайлинг»	900 м	Сюаньхуа, КНР	1996
23	«Бока Тигрис»	888 м	Куньмин, КНР	1997
24	«Охнаруто»	876 м	Кобе-Наруто, Япония	1985
25	Такомский	853 м	Пьюджет-Саунд, США	1950
26	«Аскей»	850 м	Берген, Норвегия	1992
27	«Инносима»	770 м	Ономичи-Имабари, Япония	1983
28	«Акинада»	750 м	Хиросима, Япония	1999
29	«Хакучо»	720 м	Муроран, Япония	1998
30	«Агостура»	712 м	Сиудад Боливар, Венесуэла	1967
31	Каммонский	712 м	Хонсю - Кюсю, Япония	1973
32	Трансбэйский	2 x 704 м	Сан-Франциско, США	1936
33	Бронкс-Уайтстоун	701 м	Нью-Йорк, США	1939

Впоследствии цепные мосты стали пользоваться плохой репутацией. В 1967 г. внезапно обрушился «Серебряный мост» через реку Чайо у города Пойнт-Плезант в Западной Вирджинии (главный пролет — 213 м, построен в 1928 г.). При аварии погибли 46 человек.

МОСТЫ НА ИСТ-РИВЕР

Знаменитый Бруклинский мост был самым замечательным висячим сооружением девятнадцатого века. Его построили в Нью-Йорке через реку Ист-Ривер между районами Манхэттан и Бруклин в 1869 — 1883 гг. У Бруклинского моста, так же как и у расположенного рядом Манхэттанского, по четыре несущих кабеля. Главный пролет первого (486 м) был самым большим до 1890 г., когда был построен железнодорожный мост через залив Ферт-оф-Форт.

На небольшом расстоянии вниз по течению от Бруклинского моста в 1903 г. был построен Уильямсбергский мост. Длина его главного пролета составляет 488 м, он выкрашен в серебристый цвет. Это первый висячий мост, целиком построенный из стали. В 1989 — 2001 гг. запланирована его реконструкция. Стоимость работ, как ожидается, составит 500 млн долларов США (фото 2).



Фото 2

Кабели Бруклинского моста компоновали, используя метод воздушной навивки. Суть его — в протягивании между анкерными устройствами с помощью специальных катушек-барбанов одновременно нескольких 5-миллиметровых

проволок. Сформированный таким образом главный кабель имеет круглое поперечное сечение.

Кроме основных несущих кабелей на Бруклинском мосту имеются еще дополнительные радиальные канаты, соединяющие вершину пилона с балкой проезжей части. Таким образом, этот мост можно рассматривать как одну из первых комбинаций висячей и вантовой систем.

ПРОЧНОСТЬ КАБЕЛЕЙ

Поскольку параллельно размещенные проволоки выдерживают гораздо большие растягивающие усилия, чем такое же количество проволок в виде витого каната, кабели висячих мостов с особо большими пролетами составляют из параллельных проволок. Однако в висячих местах средних по длине пролетов по-прежнему используют витые канаты, например, Танкарвилльский мост (главный пролет 608 м), Франция, 1959 г.; через пролив Малый Бельт (600 м), Дания, 1970 г.; «Гьёмнессунд» (623 м), Норвегия, 1992 г.; «Аскей» (850 м), Норвегия, 1992 г.

У двух последних имеется довольно редкая отличительная черта — их кабели выполнены в форме прямоугольника.

Предел прочности на растяжение стальных проволок, из которых составлены кабели Бруклинского моста, составляет 1100 МПа (110 кг на кв.мм). Прочность эта постепенно возрастала и к концу века увеличилась почти в два раза: Уильямсбергский мост (1903 г.) — 1400 МПа; через пролив Веррацано-Нарроус (1964 г.) — 1550 МПа; через Босфор (1973 г.) — 1600 МПа; «Ксайлинг» (1996 г.) — 1700 МПа; «Акаси-Кайкье» (1998 г.) — 1800 МПа.

В разработке находится стальная проволока с пре-

делом прочности 2000 МПа, а позднее планируется создать кабели из углеродного волокна.

В большепролетных висячих мостах чаще всего ус-

составила 110 м. Высота подмостового габарита равна 46 м (рис. 4).

У этого моста только главный пролет сделан висячим, а боковые представ-



Фото 3

траивают два несущих кабеля, а с более короткими пролетами — один или три кабеля.

Редким примером монокабельного висячего моста является построенный в префектуре Осака, Япония, в 1990 г. мост «Коногама» с главным пролетом 300 м. При взгляде вдоль сооружения видно, что подвески расположены зигзагообразно, а не в одной вертикальной плоскости, как обычно.

РЕКОРДНЫЕ ПРОЛЕТЫ ВИСЯЧИХ МОСТОВ

В 1890 г. рекорд по длине пролета перешел к железнодорожному мосту через залив Ферт-оф-Форт в Шотландии с длиной двух главных пролетов по 521 м каждый. В 1917 г. новый рекорд стал принадлежать железнодорожному мосту в Канаде, его главный пролет составляет 549 м. Пролетные строения двух последних мостов представляют собой консольные стальные фермы.

В 1929 г. висячие мосты восстановили свое первенство в соревновании на самый длинный пролет. В Детройте на границе США и Канады был построен мост «Амбассадор Интернешнл» с главным пролетом 564 м. Высота стальных пилонов

несут собой опертую снизу балочную систему. В конструкциях такого типа обычно только главный пролет делают подвесным или в дополнение к нему один боковой.

К таким «частично» висячим мостам с главным пролетом, превышающим один километр, среди мостов, приведенных в таблице, относятся: «Яньцзин», «Цзиньма», «Султан Фатих Мехмет», Босфорский и мосты «Курусима-2» и «Курусима-3». С архитектурной точки зрения «частично» висячие мосты не всегда могут конкурировать с «полноценно» висячими.

Рекорд моста «Амбассадор» был превышен через два года. В 1931 г. в Нью-Йорке был открыт огромный мост через Гудзон, которому было присвоено имя Джорджа Вашингтона. Главный пролет его равен 1067 м, он на 89 процентов увеличил предыдущий рекорд. Вначале было 6 полос движения. В 1962 г. под движение пустили нижний ярус пролетного строения, доведя его пропускную способность до 14 полос. В год по мосту проходит 100 млн автомобилей — это наибольшая пропускная способность для любого большепролетного моста висячей системы. Поперечное сечение стальной решетчатой балки жесткости имеет размеры 32,3 x 9,1 м, а высота подмостового габарита составляет 65 м. На мосту че-

тыре несущих кабеля диаметром 90 см каждый. Пилоны высотой 180 м представляют собой решетчатую стальную конструкцию (фото 4).



Фото 4

ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ В САН-ФРАНЦИСКО

Знаменитое землетрясение в Сан-Франциско произошло в 1906 г. Следующее случилось в 1989 г. Оно повредило некоторые здания и мосты, однако висячие не пострадали. Благодаря своей значительной гибкости они обычно выдерживают землетрясения лучше мостов других систем.

Величественный мост через пролив Золотые Ворота расположен у входа в Сан-Францисский залив. Мост был пущен в эксплуатацию в мае 1937 г. До 1964 г. (ввод в эксплуатацию моста «Веррацано») его главный пролет (1280 м) был самым длинным в мире. Автомобильный транспорт движется по нему в шесть рядов, кроме того по краям имеются пешеходно-велосипедные дорожки. Размеры поперечника стальной решетчатой балки жесткости — 27,4 x 7,6 м, а высота подмостового габарита — 67 м. Пилоны высотой 227 м были рекордными до 1998 г., когда было завершено строительство моста «Акаси-Кайкье». Диаметр двух несущих кабелей равен 90 см. Пропорции моста через Золотые Ворота грациозны.



Фото 5

Это выкрашенное в красный цвет прекрасное сооружение, без сомнения, является самым известным в мире (рис. 5).

Мост через Золотые Ворота выдержал испытание землетрясением 1989 г., однако прорабатывается вопрос его усиления. Стоимость работ, как полагают, составит 100 млн долларов США.

Еще один огромный висячий мост — «Трансбэй» — пересекает залив Сан-Франциско. Он расположен в нескольких километрах от моста «Золотые Ворота». Их часто путают друг с другом, но они на самом деле легко различимы по цвету: «Золотые Ворота» красного цвета, а «Трансбэй» — серебряного.

ОЛИЦЕТВОРЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ

В 1969 г. было закончено строительство Ньюпортского моста через залив Наррагансетт на Род-Айленде, США. Длина главного пролета — 448 м. Впервые на этом объекте были применены кабели из пучков с параллельными проволоками, которые изготовляли в заводских условиях (фото 6).

Этой технологии придерживаются китайские мостовики, сдавшие недавно мост «Бока Тигрис» с главным пролетом 888 м. По этому же принципу построены мосты



Фото 6

«Яньцзин», «Бока Тигрис», «Ксайлинг» и «Шантау», «Акаси», «Минами», «Кураима-2 и -3», «Кита». Однако большинство других стран применяют в основном метод воздушной навивки.

Большепролетные висячие мосты просуществовали до 40-х годов без сколько-нибудь значительных аварий. Это обстоятельство привело к ошибочному заключению, что сами

кабели образуют настолько жесткую систему, что пространственная жесткость пролетного строения не играет большой роли. Американские проектировщики постепенно снижали требования к обеспечению достаточной высоты балки жесткости и к необходимому ко-

подмостового габарита стала равной 57 м. Пилоны высотой 153 м также были сделаны более жесткими, чем прежде. Как считают специалисты, жесткость конструкции второго Такомского моста увеличилась по сравнению с прежней в 60 раз (фото 7).



Фото 7

личеству горизонтальных связей. Примером тому стал первый мост через Такомский пролив, пущенный в эксплуатацию в штате Вашингтон первого июля 1940 г. В то время при пролете 830 м мост становился третьим в мире. Его ажурное пролетное строение представляло в поперечнике прямоугольник шириной 11,9 м и высотой лишь 1,3 м. Продольные горизонтальные фермы жесткости имели высоту 2,4 м.

Мост сильно колебался под воздействием ветра, но это не считалось опасным. Однако колебания порой достигали такой величины, что идущий впереди автомобиль пропадал из вида. В конце концов движение транспорта по мосту было прекращено — и к счастью! Мост рухнул 7 ноября 1940 г. при порыве ветра до 70 км в час.

С этих пор конструкции пролетного строения висячих мостов стали делать жесткой, увеличивая размеры его поперечного сечения, иногда делая его слишком тяжелым. Такомский мост отстроили заново и открыли для движения в 1950 г. Главный пролет сохранил свою первоначальную длину 853 м. Размеры поперечного сечения пролетного строения были увеличены до 18,3 x 10,1 м, а высота

МОСТЫ 50 — 60-Х ГОДОВ

В 1957 г. был закончен мост через реку Делавер около города Уилмингтон, штат Делавер, США. Его называли «Делавер Мемориал», главный пролет имеет длину 655 м. В следующем десятилетии был введен параллельный мост. У нового моста такая же схема разбивки на пролеты, с главным пролетом 665 м. Делаверские мосты — длиннейшие в мире мосты-близнецы висячей системы.

Из мостов, построенных в 60-х годах, наиболее примечательный — через пролив Веррацано-Нарроус. Его открыли в 1964 г., он расположен у входа в Нью-Йоркский порт. Главный пролет моста (1298 м) был мировым рекордом до ввода в 1981 г. моста через реку Хамбер. Высота стальных пилонов моста «Веррацано-Нарроус» — 210 м, четыре кабеля диаметром 90 см, движение осуществляется в 12 рядов в два яруса. Размеры поперечного сечения стальной решетчатой балки жесткости — 31,4 x 7,3 м, высота подмостового габарита — 69 м. В 1991 г. по

мосту прошло 70 млн автомобилей.

Примерно в одном километре к западу от известного железнодорожного моста через пролив Ферг-оф-Форт около Эдинбурга в Шотландии в 1964 г. ввели большой автодорожный висячий мост. Главный его пролет имеет длину 1100 ярдов, или 1006 м. Впервые в Европе был перекрыт километровой рубеж. Высота стальных пилонов — 156 м. Ширина плиты проезжей части ажурной фермы жесткости — 23,8 м, а с консолями для движения легких грузов она достигает 36,3 м, высота — 8,4 м. Высота подмостового габарита — 46 м (фото 8).



Фото 8

«МОСТ 25 АПРЕЛЯ»

Первый мост через реку Тахо в Лиссабоне был открыт в 1966 г. Его назвали «Мост Салазар». Во время апрельской революции 1974 г. его переименовали в «Мост 25 Апреля». Главный пролет (1013 м) был крупнейшим в Европе до 1970 г., когда ввели мост через Босфорский пролив. Высота стальных пилонов — 190 м. Они были самыми высокими в Европе до 1988 г. — срока окончания моста через Большой Бельт. Глубина заложения подошвы фундамента южной пилонной опоры лиссабонского моста на 80 м ниже зеркала воды, высота подмостового габарита — 70 м. По этим двум показателям мост — мировой рекордсмен среди мостов висячих систем. Поперечные размеры фермы жесткости 21,0 x 10,7 м. В настоящее время решается вопрос об усилении моста для пропуска по нижнему поясу фермы железнодорожной нагрузки. «Мост 25 Апреля» выкрашен в красный цвет, благодаря чему его иногда называют лиссабонским мо-



стом «Золотые Ворота» (фото 9).

В нескольких километрах по течению в 1998 г. будет закончено строительство еще одного моста через реку Тахо. Это сооружение, названное «Васко да Гама», будет иметь вантовый пролет 420 м при полной длине около 17 км. (Пока статья готовилась к печати, стало известно, что мост введен в эксплуатацию. — Прим. ред.)

МОСТЫ 1970-Х ГОДОВ

В течение 1970-х годов в Европе были введены два больших висячих моста. Большой из них, через Босфорский пролив, был закончен в 1973 г. Его главный пролет длиной 1074 м был крупнейшим в Европе до 1981 г., когда был построен мост через Хамбер. У моста через Босфор наклонные подвески и балка жесткости обтекаемой формы. Ее высота — 3,0 м, ширина — 28,0 м, а с учетом боковых консолей для легких грузов ширина доведена до 33 м. Высота стальных пилонов — 165 м. Висячим является только главный пролет, боковые пролеты — балочные (фото 10).



Фото 10

По завершении в 1970 г. моста через пролив Малый Бельт в Дании с главным пролетом 600 м он стал наибольшим висячим мостом в Скандинавии. Кабели у него состоят из витых канатов, а не из пучков спараллельными проволоками. Его железобетонные пилоны имеют высоту 120 м. Размеры поперечника обтекаемой балки жесткости — 33,3 x 3,0 м, а высота подмостового габарита — 42 м (фото 11).

Крупнейший висячий мост Дальнего Востока закончен в 1973 г. в Японии. Он соединяет острова Кюсю и Хонсю, разделенные проливом Каммон. Главный пролет составляет 712 м. Размеры поперечного сечения



Фото 11

мощной фермы равны 29,0 x 9,0 м. Высота стальных пилонов — 143 м, а подмостового габарита — 61 м.

МОСТЫ 1980-Х ГОДОВ

Наиболее примечательным висячим мостом 80-х годов является мост через устье реки Хамбер у города-Кингстон-Апон-Халл, Великобритания. Его закончили в 1981 г. Главный пролет длиной 1410 м впервые после

1890 г. вернул мировой рекорд из Америки в Европу.

Это по-своему уникальное сооружение, оно сочетает в себе три технические особенности: железобетонные пилоны высотой 163 м, наклонные подвески и обтекаемую коробчатую балку жесткости. Этот мост стал последним висячим мостом столь значительных размеров, в котором поставлены наклонные подвески. В мостах, построенных позднее, снова применяют вертикальные подвески. Еще одной особенностью моста является его значительная асимметрия: один его боковой пролет равен 280 м, а второй — 530 м.

В 1988 г. было завершено строительство второго висячего моста через Босфорский пролив. Его назвали «Султан Фатих Мехмет». Длина главного пролета (1090 м) на несколько метров больше, чем у первого моста. Как и у первого моста, коробчатая стальная балка жесткости выполнена обтекаемой, но в отличие от него подвески вертикальны.

В том же 1988 г. между японскими островами Хонсю и Сикоку по линии Койма — Сакайде было закончено строительство целой цепи мостов. Среди них есть весьма примечатель-

ные вантовые и висячие мосты. всю систему называют «Сето-Охаси». Ее длина составляет 12,3 км, что делает это сооружение самой длинной системой висячих мостов, ко-

торые предназначены как под автомобильную, так и под железнодорожную нагрузки.

Как следует из таблицы, на этой трассе расположены три висячих моста: «Мидами-Бизан сето» (главный пролет 1100 м), «Кита-Бизан сето» (990 м) и «Симотсуи сето» (940 м). У мостов «Мидами» и «Кита» по три обычных висячих пролета. У моста «Симотсуи» только один пролет, главный, является висячим, а боковые — балочными.

Окончание в следующем номере

Вячеслав Поздняков,
старший инспектор по особым поручениям
ГУ ГАИ МВД России;

Владимир Чикин,
заместитель начальника
Департамента пути и сооружений МПС России

СКУПОЙ ПЛАТИТ ДВАЖДЫ

Проблема обеспечения безопасности движения через железнодорожные переезды актуальна не только для России, но и для многих стран ближнего и дальнего зарубежья. Доказательством тому только два примера.

12 человек погибли в катастрофе на железнодорожном переезде близ города Пор-Сен-Фуа (Франция) 9 сентября 1997 года.

7 октября на железнодорожном перегоне Самаровка — Новомосковск (Украина) водитель грузовика ГАЗ-66, перевозившего 19 пенсионеров в совхоз, не обращая внимания на переездную сигнализацию, попытался пересечь переезд. Электричка буквально протаранила кузов автомобиля. 18 женщин, находившихся в нем, погибли, водитель и одна пассажирка получили ушибы.

Примеры российских ДТП на железнодорожных переездах мы приводить не будем — их более чем достаточно.

Что же нужно сделать? Какой вывод напрашивается из создавшегося положения? Приведем некоторые экономические расчеты. За основу возьмем переезд 7-го км Московско-Курского отделения Московской же-

лезной дороги, расположенный в черте Москвы у станции Карачарово: интенсивность движения поездов — 130 пар в сутки, или 260 поездов в двух направлениях, интенсивность движения автомобилей — 7000 единиц в сутки.

Время разового нахождения переезда в закрытом положении в среднем составляет 4 минуты, в них входят: 2 минуты — время прохождения электропоездом «участка приближения» к переезду; 1,5 минуты — время остановки электропоезда у платформы Карачарово; 0,5 минуты — время прохождения электропоездом переезда.

Тогда общее время нахождения переезда в закрытом состоянии при проследовании через него электричек составит: 4 мин. \times 130 = 520 мин.

Условно приняв движение электропоездов во встречных направлениях с одинаковыми интервалами, получим, что «перекрытие по времени» их проследования через переезд составит примерно половину времени закрытого положения переезда при движении поездов в одном направлении. То есть общее время «простоя» составит: $1 + 0,5 = 1,5$, или: 520 мин. \times 1,5 = 780 мин. = 13 часов.

Так как время «выжидания» автотранспорта у переезда в сутки составляет величину, равную: $13 : 24 = 0,54$, то, предположив, что автотранспорт движется с одинаковыми интервалами, получим количество ожидающих автомобилей у закрытого переезда: $7000 \times 0,54 = 3780$ автомобилей.

Время простоя транспорта у переезда, как мы уже говорили, 4 минуты. Первый от переезда автомобиль простаивает в ожидании разрешающего сигнала все 4 минуты, а последний, только что подъехавший к переезду в тот момент, когда он открылся, — 0 минут. Тогда среднее время «ожидания» — 2 минуты, или 1/30 часа.

Вместе с тем известно, что 1 час простоя автомобиля обходится его владельцам в сумму, равную (далее все расчеты приведены в рублях после деноминации): легковой автомобиль — 30 рублей; грузовой автомобиль — 100 — 140 рублей; автобус — до 160 рублей. Примем за среднюю величину 60 рублей.

Отсюда экономический ущерб от простоя автотранспорта на переезде может быть выражен следующей математической записью: $3780 \times 1/30 \times 60 = 7500$ тыс. рублей в сутки или: 7,5 тыс. руб. \times 366 = 2,7 млн. рублей в год.

В настоящее время в России эксплуатируется 21450 железнодорожных переездов. Безусловно, не все они отличаются такой высокой интенсивностью движения подвижного состава железных дорог и автотранспортных средств. Однако следует подчеркнуть, что все переезды, обслуживаемые дежурными работниками железных дорог (так называемые охраняемые), которые расположены на федеральных (142 переезда), республиканских, краевых, областных (в настоящее время они квалифицируются как местные) автодорогах (958), а также в городах (2591), характеризуются примерно такими же условиями движения, как и карачаровский переезд. Таких переездов насчитывается почти 3,7 тысячи, а это уже следующая сумма потерь: 2,7 млн руб. \times 3,7 тыс. = 10 млрд руб. Но это только первая составляющая экономического ущерба. А есть и другие.

Например, эксплуатация железнодорожных переездов Министерством путей сообщения ежегодно обходится в сумму около 400 млн рублей. А вредные экологические последствия в зонах расположения переездов, загрязнение окружающей среды в пять раз превышает средний уровень загазованности местности.

Отдельно поговорим о моральном и материальном ущербе в результате дорож-

но-транспортных происшествий. И если моральный ущерб, наносимый обществу, очень сложно оценить в конкретных цифрах, то материальный можно подсчитать более или менее точно.

Возьмем за отправную точку прошедший 1997 год: за это время на железнодорожных переездах совершено 528 ДТП, при которых погибли 179 и ранены 615 человек.

У нас в стране не принято оценивать в деньгах смерть человека, но если взять, к примеру, «дотошных и привыкших все считать» американцев, то они установили, что экономический ущерб, наносимый государству от гибели его гражданина, равен 40 тысячам долларов. На лечение и реабилитацию пострадавших при дорожных авариях на переездах также пойдут определенные денежные средства. Общая сумма будет равна приблизительно 50 млн рублей. Если учесть, что в таких происшествиях были разбиты или получили значительные механические повреждения автототранспортные средства, локомотивы и железнодорожные вагоны, то перечень убытков можно продолжить.

Ущерб от дорожных происшествий владельцам транспортных средств обходится более чем в 15 млн рублей. Сюда же необходимо внести и расходы на ремонтно-восстановительные работы по приведению в эксплуатационное состояние железнодорожных путей, контактной сети и иного оборудования железных дорог. Здесь же и экономические потери от срывов графиков движения поездов и автомобильного транспорта, неустойки, которые вынуждены выплачивать грузоперевозчики из-за несвоевременных перевозок.

По данным МПС России, в 1997 году железнодорожному транспорту нанесен экономический ущерб на сумму около 15 млн рублей.

Если все эти цифры ущерба суммировать, то за год получается не менее: $10,0 + 0,4 + 0,05 + 0,015 + 0,015 = 10,48$ млрд рублей.

А каким образом оценить материальные потери рядовых граждан, которые своевременно не вышли на работу, не попали на рейс самолета, опоздали на поезд или теплоход? И это только верх «айсберга» проблем.

Ну а сколько мы «можем иметь дорожно-транспорт-

ных происшествий на переездах»?

Госавтоинспекцией ежегодно выявляется около 150 тыс. нарушений правил движения через переезды. А ведь каждое из них — потенциальная авария на переезде. Сумма взыскиваемых штрафов за этот вид нарушения Правил дорожного движения составляет более 30 млн рублей.

Если прибавить к экономическим потерям и эту сумму штрафов, то получим: $10,48 + 0,03 = 10,51$ млрд рублей.

Немаловажное значение имеет и психологическое состояние водителей. Сокращение простоев у переездов, исключение нервотрепки водителя — вот вам и здоровая морально-психологическая обстановка на дороге.

Да что говорить, последние тяжелые дорожно-транспортные происшествия на железнодорожных переездах вызывают некоторое «напряжение и чувство страха» у пассажиров поездов и автотранспортных средств при проследовании через переезд.

Безусловно, кардинальное решение проблемы пересечений железнодорожных путей и автомобильных дорог — это пересечение в разных уровнях, то есть строительство путепроводов.

Но где взять на это необходимые денежные средства? Источниками финансирования могут быть: Министерство путей сообщения России; Федеральные и территориальные дорожные фонды, тем более что на этот счет имеются соответствующие рекомендации Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения; инвестирование строительства путепроводов. В качестве инвесторов могут выступать как государство, банки, так и строительные организации, железные и автомобильные дороги, органы местного самоуправления и др.

А механизм возврата денег простой — платный проезд по путепроводу.

Впервые в России 4 года назад (в 1994 году) была введена плата за проезд у города Семилуки по мостовому переходу через реку Дон. Это можно было реализовать благодаря указу Президента России «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе».

Проведенные социологические исследования показали, что почти 90 процентов жителей Воронежской области одобрили это решение. Необходимо констатировать, что строительство на коммерческой основе — одно из наиболее перспективных направлений развития дорог. В большинстве зарубежных стран автодороги эксплуатируются именно на платной основе. При этом нет необходимости устанавливать высокие тарифы, интенсивность движения автотранспорта окупит все затраты на строительство.

Кроме всего прочего, в этой работе могут принять участие и автотранспортные предприятия, чей транспорт подолгу простаивает у переездов, да и физическим лицам, надо полагать, проще заплатить от 3 до 10 рублей, чем по полчаса стоять «на приколе».

Вместе с тем участие государства в таком проекте — дополнительная гарантия его стабильности, банка — надежности, строителей — качества и своевременности выполнения работ. А после того как деньги вернутся инвестору, путепровод можно перевести на бесплатный проезд.

А во что обходится строительство одного путепровода? Эта цифра варьируется в зависимости от местных условий, наличия строительных материалов, параметров железной и автомобильной дорог и т. д., но в среднем она равна 30 млн рублей. Дальнейший расчет весьма прост: $10,51 \text{ млрд руб.} : 0,03 = 350$ путепроводов.

Вместе с тем в настоящее время ежегодно в России сдается в эксплуатацию только 20 путепроводов. Понятно, что их строительство — дорогое удовольствие. Поэтому необходимо искать и другие приемлемые решения. Например, перевод движения автотранспорта или подвижного состава железных дорог под уже существующие искусственные сооружения, а также и на них, строительство тоннелей под железнодорожным полотном или автомобильной дорогой хотя бы даже для пропуска легкового автотранспорта и мототранспортных средств.

Если же мы говорим об экономике, то нельзя не сказать о том, что экономические результаты могут быть достигнуты и соответствующими инженерными

и организационными решениями.

Так, вместо того чтобы в непосредственной близости один от другого (а в соответствии с Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России это на расстоянии 5 км) эксплуатировать 2 и более переездов, оставить один, но обустроить его, так сказать, по высшему разряду.

При этом представляется целесообразным не упускать из внимания и такой вопрос, как повышение пропускной способности переездов. Он может решаться по нескольким направлениям:

1. Выделение дополнительных полос для движения транспортных средств через переезд.

2. Организация одностороннего движения автотранспорта через переезд.

Это представляется возможным, если переезды расположены в непосредственной близости один от другого

Тогда исключается встречное движение транспорта, следовательно, уменьшается количество конфликтных точек; легче организовать движение транспорта, когда оно в одном из направлений более интенсивно, чем в противоположном.

3. Введение реверсивной полосы движения автотранспорта.

Если интенсивность движения через переезды имеет резкую разницу в зависимости от времени суток, то можно ввести реверсивное движение по одной или нескольким полосам.

На тех переездах, где четко прослеживается возрастание интенсивности движения в определенные часы суток (например, утром транспорт движется из города, вечером — в обратном направлении), вводятся одна или несколько полос, движение по которым может меняться на противоположное.

Через какие же переезды в первую очередь необходимо строить путепроводы?

Безусловно, через те, строительство которых обеспечено финансированием. А если серьезно, то через переезды, расположенные на федеральных автомобильных дорогах. Представляется также целесообразным к федеральной сети дорог в данном случае отнести и отдельные магистральные улицы городов, являющиеся продолжением федеральных автомобильных дорог общего пользования. К первоочередному

можно отнести и переезды, находящиеся в городах. Остается еще большая группа переездов на республиканских, краевых и областных автодорогах страны.

Вместе с тем одно дело изыскивать технические решения по совершенствованию организации движения через пересечения железных и автомобильных дорог, другое дело прекращать движение через переезды в тех случаях, когда условия движения через них не отвечают требованиям безопасности или эксплуатация таких переездов экономически нецелесообразна.

В данном случае может быть прекращено движение через переезд как автомобильного транспорта, так и прекращения подачи железнодорожных вагонов. Также железная дорога может выходить в территориальные подразделения Госавтоинспекции с предложениями о приостановлении эксплуатации переездов, если не обеспечена безопасность движения через них.

И тем более если в течение года подаются через переезд один-два вагона под загрузку или выгрузку, вряд ли экономически выгодно иметь на балансе такой переезд.

Из всего приведенного выше материала представляется возможным сделать несколько выводов: при проектировании строительства, ремонта и реконструкции автомобильных и железных дорог предусматривать транспортные развязки в разных уровнях; решение по переездам принимать при соответствующем экономическом обосновании.

Нужно находить и иные решения вопросов по разнесению в разные уровни потоков транспортных средств и подвижного состава, в том числе и с использованием уже отслуживших свой срок конструкций и элементов.

Так, в Ульяновской области нашли выход из трудного положения со строительством мостов. Их возводят из отслуживших свой срок железнодорожных платформ. В прошлом году из таких списанных платформ изготовлена 41 балка пролетных строений и построено 4 моста общей длиной 109 метров. Получен экономический эффект в 250 тысяч рублей.

Владлен РУВИНСКИЙ,
доктор технических наук

СЮРПРИЗЫ ДЕДА МОРОЗА

**Морозное пучение грунтов —
основная причина плохого состояния дорог России**



Об авторе.

Владлен Изотович РУВИНСКИЙ — один из ведущих специалистов России в области водно-теплового режима земляного полотна и морозоустойчивости дорожной одежды. Работает в СоюздорНИИ главным научным сотрудником и консультантом ряда зарубежных фирм по вопросам теплоизоляции земляного полотна. Постоянный автор нашего журнала и приложения «Наука и техника в дорожной отрасли».

У НИХ И У НАС

Сравнение российских дорог, построенных в районах с сезонным промерзанием грунтов, с соответствующими дорогами в странах дальнего зарубежья показывает, что последние имеют более высокие показатели по долговечности дорожной одежды и по ровности покрытия. Почему это происходит? Те и другие дороги проектируют, исходя из условия обеспечения прочности и морозоустойчивости дорожной одежды и ее осушения, а результаты разные. Представляется, что основной причиной такого положения является **морозное пучение грун-**

тов. Уж очень отличаются размеры пучения грунтов под дорожной одеждой у нас и в странах дальнего зарубежья.

В России допускают на дорогах пучение грунтов, равное 3 см при устройстве цементобетонного монолитного покрытия; 4 см при устройстве сборного покрытия; 4 см при устройстве дорожной одежды капитального типа с асфальтобетонным покрытием (горячая и теплая смесь I и II марок); 6 см при устройстве дорожной одежды облегченного типа с асфальтобетонным покрытием (горячая и теплая смесь III марки). Это по нормам, а фактически на дорогах пучение грунтов часто превышает указанные значения.

Другое положение за рубежом. В Западной Европе обычно заменяют пучинистые грунты на всю глубину их промерзания или на 2/3 глубины промерзания другими грунтами и материалами. В результате этого полностью исключают или снижают это явление до небольших размеров. По данным Технического университета в Мюнхене, величина пучения в Германии не превышала 1 см, а по сведениям Шведского научно-исследовательского института дорог и транспорта, здесь не допускают пучения грунтов более 2 см независимо от типа покрытия дорожной одежды. Аналогичное положение в США, в Канаде и в других зарубежных странах с сезонным промерзанием грунтов.

По вопросу влияния пучения грунтов на долговечность дорожной одежды и ровность покрытия нет единого мнения. Согласно принятым у нас нормам зимнее вспучивание существенно не влияет на ровность покрытия и долговечность до-

рожной одежды, если общее поднятие проезжей части в процессе промерзания дорожной конструкции не превышает указанных допустимых значений. Так ли это?

ПО НОРМАМ И НА ПРАКТИКЕ

Известно, что в процессе эксплуатации дороги происходит круглогодичный процесс изменения плотности и влажности пучинистых грунтов. Этот процесс состоит из четырех основных периодов: набухание осенью, пучение зимой, осадка грунта при оттаивании весной и усадка при высыхании летом. Круглогодичные изменения плотности-влажности повторяются в течение всего срока службы сооружения. При этом в результате осадки и усадки грунтов в весенне-летний период может происходить или не происходить восстановление их начальной плотности, достигнутой при строительстве дороги. В последнем случае будет иметь место разуплотнение грунтов при многократном пучении год за годом, пока их плотность в летний период не станет равной «бытовой» плотности.

Указанные процессы поднятия и опускания дорожной одежды происходят неравномерно по площади проезжей части. Особенно это имеет место весной, когда под действием транспорта усиливается неравномерность осадки разуплотненного и водонасыщенного грунта. При этом чем больше размер пучения грунта, тем более неравномерно происходит поднятие и опускание проезжей части. Такое ежегодное воздействие на дорожную одежду влияет на ее долговечность и ровность покрытия.

Наблюдения на дороге с асфальтобетонным покрытием в районе Ржева и с цементобетонным покрытием на дороге Омск — Новосибирск, в районе Чулыма, показали, что пучение оказывает существенное влияние на ровность покрытия. На дороге в районе Ржева были уложены гидроизолирующие прослойки из изолянта, которые снижали величину пучения грунтов. Замеры ровности покрытия про-

водились после 15 лет эксплуатации дороги. По данным этих замеров построенные графики, характеризующие ровность покрытия. Они показали, что ровность покрытия на участке с гидроизолирующими прослойками почти в 2 раза лучше, чем на участках без таких прослоек. На дороге Омск — Новосибирск были уложены теплоизолирующие слои из пенопласта. Замеры ровности покрытия проводились после 12 лет эксплуатации дороги. Они показали, что на участке с пенопластом ровность покрытия соответствует оценке «хорошо», а на прилегающих участках — оценке «удовлетворительно».

На указанных участках дорог без гидроизолирующих прослоек и теплоизолирующих слоев величина пучения грунтов под дорожной одеждой не превышает допустимых нормативных значений. Следовательно, можно существенно улучшить состояние дорог, даже удовлетворяющих действующим нормативам. Для этого достаточно повысить требования к морозоустойчивости дорожной одежды. Другими словами, **нужно уменьшить нормативные значения пучения грунтов под дорожной одеждой.** Это потребует дополнительных капиталовложений при строительстве, ремонте и реконструкции дорог, но в конечном счете окажется выгодным.

ДЕШЕВЛЕ — СЕБЕ В УБЫТОК

В странах Западной Европы сравнительно просто ограничить пучение грунтов. Глубина промерзания невелика, поэтому достаточно заменить их на меньшую глубину, и проблема решена. Другое дело в России, где глубина промерзания достигает 3 м и более. Как свидетельствуют многочисленные натурные исследования, пучением может быть охвачен весь слой промерзшего грунта. Даже при промерзании грунтов до 3 м на дорогах Архангельской области пучение, по данным Архангельского государственного технического университета, происходит во всех слоях зоны промерзания.

Пучение супеси в верх-

ней трети зоны промерзания здесь составило 38 — 40 процентов, средней — 18 — 21 процент, а пучение пылеватого суглинки в нижней части — 39 — 44 процента. Обеспечение в таких условиях морозоустойчивости дорожной одежды требует больших капиталовложений. Поэтому перед принятием новых нормативов по ограничению пучения грунтов **нужно провести соответствующую научно-исследовательскую работу по определению зависимости долговечности дорожной одежды от величины пучения грунтов**. А допустимую величину брать в зависимости от того, на сколько лет увеличивается долговечность дорожной одежды при снижении пучения грунтов на 1 см, 2 см и т.д. **Для дорог международного класса допустимая величина пучения грунтов под дорожной одеждой не должна превышать 2 см.**

Приоритетным направлением является обеспечение сохранности и улучшения транспортно-эксплуатационного состояния существующей дорожной сети. Ее большая часть работает в неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях, которые характеризуются наличием сильно пучинистых и чрезмерно пучинистых грунтов на участках с необеспеченным поверхностным стоком и близким залеганием подземных вод (верховодки или грунтовые воды). Почти повсеместно не обеспечена морозоустойчивость дорожной одежды по действующим нормативам.

На таких дорогах конструкция дорожной одежды, запроектированная по условиям прочности, как правило, не обеспечивает морозоустойчивости конструкции. Требуется дополнительное усиление конструкции дорожной одежды. Существующая практика проектирования автомобильных дорог этого не учитывает. На стадии составления экономического обоснования проекта в расчет обычно вводится конструкция дорожной одежды, запроектированная по условиям прочности. При этом предполагается, что на стадии рабочего проектирования можно будет решить вопросы обеспечения морозоустойчивости дорожной

одежды. Это можно сделать только на дорогах, на которых участки с неблагоприятными грунтово-гидрологическими условиями составляют небольшую часть от общей протяженности дороги. В противном случае требуется значительное увеличение затрат на ремонт дороги по сравнению с затратами, заложенными в проекте экономического обоснования. Как же обеспечить в этих условиях морозоустойчивость дорожной одежды?

Прежде чем ответить на этот вопрос, познакомьтесь с результатами экспертизы «Экономического обоснования проекта восстановления и развития дорог Сибири и Дальнего Востока», разработанного ОАО «ИркутскгипродорНИИ» и «Кампсакс» (Дания). В ней были рассмотрены технические решения конструкций дорожной одежды и земляного полотна дороги Тюмень — Омск. Эта дорога в значительной части проходит по местности с необеспеченным поверхностным стоком. Протяженность таких участков составляет 68 процентов. Почти повсеместно встречаются чрезмерно пучинистые грунты. Дорога имеет неприемлемо низкий уровень ровности покрытия, большое количество трещин и неровностей верхнего слоя. 13 км занимают пучины. Высота насыпи — 1,0 — 1,5 м. Предлагаемая стратегия: ремонт существующей дороги II и III категорий, при котором предусматривается укладка двухслойного асфальтобетона толщиной 12 см. Предусматривается также односторонняя поверхностная обработка битумом с россыпью щебня.

Экспертиза показала, что на 95 процентах дороги не предусмотрены устройства по отводу воды из пористых слоев существующей дорожной одежды. Это значит, что примерно 73 процента ремонтируемых участков не будут удовлетворять нормативным требованиям по морозоустойчивости. Решать на стадии рабочего проектирования вопросы обеспечения морозоустойчивости дорожной одежды и ее осушения можно, но это требует значительных капиталовложений, не предусмотренных проектом. **И вывод: нужно решать вопросы обеспечения**

морозоустойчивости дорожной одежды уже на стадии экономического обоснования проекта.

РЕЦЕПТ ДОРОЖНОГО ДОЛГОЛЕТИЯ

Как уже отмечалось, одним из основных рецептов является уменьшение нормативных значений пучения грунтов под дорожной одеждой. По заказу Федеральной дорожной службы России ГипродорНИИ совместно с РосдорНИИ разработал «Типовые решения по восстановлению несущей способности земляного полотна и обеспечению прочности и морозоустойчивости дорожной одежды на пучинистых участках автомобильных дорог». Требования следующие: пучение грунта не должно превышать допустимого значения для принятого типа покрытия; пучение грунта в местах сопряжения со здоровым участком дороги должно быть равно значению пучения на этом здоровом участке; интенсивность изменения величины пучения грунта по длине ремонтируемого (реконструируемого) участка дороги не должна превышать допустимого значения. Такие же требования следует предъявлять на участке уширения земляного полотна и конструкции дорожной одежды. **Указанное регулирование величины пучения грунтов по площади проезжей части позволяет предотвратить появление трещин в покрытии в местах сопряжения старой и новой конструкции дорожной одежды из-за различий в величине пучения грунтов.** Повышается также долговечность дорожной одежды и ровность покрытия.

На российских дорогах много пучин, особенно на участках, проходящих в низкой насыпи и в выемке. Борьба с ними обычно проводится путем замены пучинистых грунтов песком, гравием, щебнем и другими непучинистыми материалами. Такое мероприятие целесообразно применять при небольших толщинах заменяемого грунта. В противном случае возникают конструк-

тивные и технологические проблемы при ремонте и реконструкции дорог. В частности на дороге Тюмень — Омск практически невозможно устранить пучины путем замены грунта в случае залегания подземных вод на глубине 1,0 м от низа дорожной одежды. На этой дороге расстояние от низа дорожной одежды до поверхности земли составляет 0,5 — 1,0 м. По расчету, требуется устройство морозозащитного слоя толщиной 0,9 — 1,4 м в зависимости от типа грунта. Поэтому, даже полностью удалив существующую насыпь и устроив новую насыпь из песка или песчано-гравийной смеси, нельзя обеспечить морозоустойчивость дорожной одежды.

Еще больше проблем на участках дорог, проходящих в выемке. Применение в таких местах морозозащитных слоев значительной толщины требует устройства глубоких котлованов, что вызывает трудности при производстве работ, особенно в период выпадения дождей, когда котлован заливается водой. При расположении низа морозозащитного слоя на значительной глубине от поверхности земли возникают сложности с отводом воды из этого слоя в период эксплуатации дороги.

Выход из этой ситуации есть. Пучины можно устранить путем введения в конструкцию дорожной одежды теплоизолирующего слоя из пенопласта стайрофоум, успешно прошедшего многолетние испытания. **Пенопласт стайрофоум марки фломэйт-500 сертифицирован в России.**

Устройство теплоизолирующих слоев из пенопласта стайрофоум позволяет улучшить транспортно-эксплуатационные показатели дороги, увеличить долговечность дорожной одежды, а в ряде случаев снизить стоимость строительства. Так, по данным института «Мосинжпроект», замена традиционной одежды с применением песка толщиной 100 см на одежду со слоем пенопласта фломэйт-500 толщиной 3 см и песка толщиной 22 см **снижает стоимость строительства на 3,4 руб. на 1 м² проезжей части.** Эффективность применения пенопласта стайрофоум подтверждает и мировая практика.

ЗНАКОМЬТЕСЬ, ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Челябинская область находится на границе Европы и Азии, на южной части Уральских гор и прилегающей равнине. В нынешних границах область существует с 6 февраля 1943 года. Ее площадь сопоставима с площадью Венгрии или штата Индиана в США и составляет 87900 кв.км. 56 процентов территории приходится на сельскохозяйственные угодья, а 27 — на леса. В области насчитывается 3170 озер, в том числе 98 — площадью более 5 кв.км. На восточных склонах Уральских гор расположен минералогический Ильменский заповедник, в котором найдено более 260 минералов и 70 горных пород.

В области 27 городов и около 3000 населенных пунктов. Население 3 миллиона 678 тысяч человек, из них работающих — 1739,2 тысячи человек, то есть более 47 процентов. 81,3 процента населения живет в городах. Это выше доли городского населения России в целом.

Областной центр — город Челябинск — расположен на расстоянии 1600 километров от Москвы. Население 1 миллион 100 тысяч человек, по этому показателю Челябинск занимает восьмое место в России.

По выпуску продукции на душу населения область занимает третье место в России. Она является одной из наиболее индустриально развитых территорий, прежде всего за счет разнообразных предприятий тяжелой промышленности. Общее число только крупных и средних предприятий превышает четыре тысячи. Определяют развитие области такие отраслевые комплексы, как металлургический, машиностроительный и металлообработывающий, топливно-энергетический, строительный, аграрно-промышленный.

Металлургический комплекс производит пятьдесят процентов объема продукции промышленности области, и в нем сосредоточено сорок четыре процента основных производственных фондов. Машино-

строение представлено 32 крупными и большим числом более мелких разнообразных предприятий. Челябинский тракторный и Уральский автомобильный (город Миасс) заводы считаются одними из крупнейших в стране.

Область имеет сравнительно развитую транспортную сеть. Она расположена на пересечении транспортных путей на восток — в Сибирь и Азию, и на запад — в европейскую часть России и в Европу. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием на 1 квадратный километр территории почти на треть выше, чем на Урале в среднем.

25 декабря 1996 года в области произошла смена администрации — к исполнению обязанностей приступил новый губернатор П.И.Сумин. За минувший год произошли некоторые позитивные изменения. Заключен договор о разграничении полномочий и предметов ведения между областью и центром. Сельские труженики собрали рекордный за последние 5 лет урожай — 2,5 млн тонн зерна. Полностью погашены долги пенсионерам и почти на 1 трлн рублей (в ценах 1997 г. — Прим.ред.) собрано больше пенсионных сборов по сравнению с предыдущим годом. Долги учителям погашены 1 сентября, остальным бюджетникам — 1 ноября. Сбор «живых» денег в областной бюджет возрос почти в два раза. Сданы в эксплуатацию пять новых школ и четыре медпункта учреждений. Впервые за последние пять лет наблюдается рост регионального валового продукта, в частности в сельском хозяйстве — на 22 процента, в энергетике и черной металлургии — на 12 процентов.

С начала 1998 года реализуется областная программа оздоровления социально-экономической обстановки. На первом ее этапе (до 2000 г.) создаются предпосылки для ускоренного экономического подъема, а на втором (2001 — 2005 гг.) осуществляется комплекс структурных преобразований в промышленности, выполняются основные мероприятия, приоритетными среди которых являются 160 инвестиционных проектов.

ПРАГМАТИЗМ ОБНОВЛЕНИЯ

Владимир Петрович УТКИН — председатель правительства Челябинской области.

Он родился 1 января 1950 года в поселке Аксарка Приуралья Тюменской области. После окончания средней школы в 1966 году поступил на Копейский ремонтно-механический завод производственного объединения «Челябинскуголь», где прошел путь от ученика токаря до начальника конструкторского бюро. В 1973 году без зрыва от производства открыл Челябинский политехнический институт, получив специальность инженера-механика.

С 1977 года В.П.Уткин — на партийной работе. Был инструктором промышленно-транспортного отдела, вторым секретарем Копейского горкома КПСС. С 1982 по 1993 год трудился на высших управленческих должностях в Копейском горисполкоме и городском Совете народных депутатов. В 1991 году он становится главой администрации г.Копейска, в 1993-м его избрали депутатом Государственной Думы, в 1995-м — повторно. В Госдуме В.П.Уткин активно участвовал в деятельности Комитета по промышленности, строительству, транспорту и энергетике, проявив широкий кругозор и умение сочетать интересы региона и государства.

В декабре 1996-го он вновь стал главой администрации Копейска, после губернаторских выборов в январе 1997 года назначен первым заместителем главы администрации Челябинской области, с февраля того же года он — председатель правительства.

В.П.Уткин — сторонник всеобъемлющего экономического сотрудничества Челябинской



области с соседними регионами, что, как известно, возможно лишь при развитии сети дорог приграничных районов. Имеет репутацию жесткого прагматика и крепкого хозяйственника.

— Владимир Петрович, в области принята, по оценкам экспертов, весьма взвешенная и сбалансированная концепция социально-экономических преобразований. Но есть разработки и по совершенствованию и развитию сети автомобильных дорог. Эти программы как-то пересекаются, взаимодействуют?

— Ну как же, предусмотрена их полная взаимоувязка. Что собой представляет программа областная? Это объединение программ отраслевых с целью обеспечения подъема экономики области и повышения жизненного развития населения на основе эффективного использования природного, производственного, трудового и научного потенциала. Областная программа предусматривает развитие промышленности, транспорта и связи, строительного, автодорожного и агропромышленного комплексов, территорий области, трудовой и социальной сферы, экономической политики и оздоровление окружающей среды. Как видите, в перечне я назвал и дорожный раздел. Для выполнения намеченных в нем работ потребуются огромные финансовые ресурсы — 3923,6 миллиона рублей в

ценах 1995 года, то есть периода, когда разрабатывалась программа. Вы же имели в виду программу Главного управления дорожного хозяйства. С одной стороны, она не что иное, как расшифровка, детализация этого самого дорожного раздела областной программы, а с другой — имеет более широкий диапазон действия, ибо включает в себя еще и совершенствование, ремонт, содержание существующей сети дорог.

Тут надо сделать одно уточнение. Программа дорожников старше областной. Она принята в 1994 году и охватывает период до 2010 года. Первый ее этап, включающий 1997 год, хотя и не без издержек, с некоторыми отставаниями, но выполнен. А вот второй этап (1998 — 2005 годы) по срокам полностью совпадает с областной программой экономического развития. Его лишь надо несколько скорректировать с учетом времени и новых реалий. Не переделывать, я хочу это подчеркнуть, ибо все эти дорожные планы не были взяты с потолка, а разрабатывались на основе концепции долгосрочного развития региона. Надо лишь несколько поменять приоритеты.

— *Какие?*

— В качестве примера назову Магнитогорск. В областной программе стабилизации экономики ему отводится важное место. Предстоит реконструкция основных цехов Магнитогорского металлургического комбината, создание некоторых новых смежных производств. В это дело вкладываются огромные инвестиции. Но без дорог они осядут мертвым грузом. Поэтому принято решение в срочном порядке строить объезд Магнитогорска, а точнее — кольцо вокруг него. Надо также довести до ума трассу на Челябинск. В общем-то она есть, но II — III технической категории, а по интенсивности движения уже давно тянет на I категорию. Вот до этих параметров она и доводится. На практике это означает, что параллельно первой строится вторая нитка дороги. Для воплощения проекта в жизнь создана дорожно-строительная фирма «Автобан».



2. Южноуральск с высоты птичьего полета

Кроме названного, в области реконструируются и еще шесть участков дорог протяженностью от 6 до 125 километров. Этим участкам в областной программе придается важное значение.

— *А что вы можете сказать о роли дорог в развитии межрегиональных связей?*

— Дороги в соседние области мы строили и раньше, но опыт показывает, что только те из них имеют право на жизнь, в которых есть обоюдная нужда, иначе они закончатся тупиками. Такой взаимный интерес появился после заключения долгосрочных договоров о сотрудничестве с Казахстаном, Башкортостаном и Курганской областью. С последней у нас особо тесные связи. Совместными усилиями отрабатываются три перспективных направления. Первое: Миасское — Шадринск на участке Русская Теча — Ново-Петропавловка с мостом через реку Течу. Второе: Белоусово — Копытово — Камышное. Третье: Ново-Московское — Кислянка. С окончанием строительства этой дороги мы получим выход на Целинный и далее — более короткий путь на Курган. Впрочем-то это направление работающее, но пограничная зона между областями пока находится в плохом транспортном состоянии.

Из других межобластных дорог хотелось бы отметить Павловский — Айдырлинский (направление на Оренбург) и Тюбук — Багаряк — выход на Каменск-Уральский Свердловской области. Надо сказать, что на каждом из этих участков наша доля не превышает 15 километров, зато потом какой будет выигрыш — у водителей по-

явится возможность миновать «крюки» в сотни километров.

— *В настоящее время 448 населенных пунктов области не имеют надежной транспортной связи. Дороги к ним вы строить собираетесь?*

— Вопрос интересный. Но ответить на него однозначно — «да» или «нет» — нельзя. Есть такие деревни, к которым дороги, имеющие вид каких-то инженерных сооружений, прокладываются нецелесообразно, и вряд ли в обозримом будущем такие появятся.

— *Как так? Я понимаю, что эти дороги имеют не столько экономическое значение, так как никогда не окупятся, сколько социальное. Но без них не обойтись людям.*

— В вашем вопросе преобладают эмоции. Но мы — прагматики и ориентируемся не на чувства, а на экономический расчет, анализ ситуации. Населенные пункты — числом не более двадцати, — о которых речь, малочисленны, в них не более двух-трех дворов. И нам легче этих людей переселить, чем построить туда дороги. Есть еще 134 населенных пункта, которые расположены на внутрихозяйственных дорогах протяжением примерно 1000 километров. Дороги эти плохи, в основном грунтовые. Но по мере приемки их на баланс Главного управления дорожного хозяйства и доведения до нормативных требований дорог общего пользования связь с ними нормализуется и станет круглогодичной. Наконец, мы строили сейчас пять участков дорог протяженностью от 12 до 30 километров каждый для улучшения связи между районами. Они вдохнут новую жизнь во многие села и деревни.

— *Вы упомянули о приемке сельских и ведомственных дорог на баланс Главного управления дорожного хозяйства...*

— Да, у нас есть трехгодичная программа ускоренного принятия ведомственных трасс в сеть областных дорог общего пользования. Она, правда, не охватывает все дороги, подлежащие принятию на баланс главного управления, а только основные, имеющие большое транспортное значение. Эти дороги для нас очень важны, без них невозможно поддерживать жизнеобеспечение большого количества населенных пунктов.

— *Для воплощения дорожной программы в жизнь требуются огромные деньги. Отсюда возникает проблема более полного сбора дорожных налогов и рационального их расходования. Готовясь к интервью с вами, я просмотрел некоторые документы и обнаружил интересный факт: за год — полтора территориальный дорожный фонд увеличился в 1,8 раза и сегодня составляет 1,2 триллиона неденоминированных рублей. Хороший показатель, если учесть, что в экономике области за это время наметился лишь несущественный подъем.*

— Когда мы говорим о налоговых недоимках, и прежде всего о недоплате в бюджеты во внебюджетные фонды, надо иметь в виду две стороны медали: «не могу» и «не хочу». В отношении «не могу», кажется, все ясно: если предприятие «лежит», какой с него спрос. А вот «не хочу»... Конечно, надо ужесточать требования к разного рода неплательщикам, улучшать работу налоговой инспекции и полиции. Однако утверждаю: только фискальными методами, лишь диктатом дела до конца не решить. Надо уметь договариваться. Здесь я имею в виду руководителей областного дорожного хозяйства, которые напрямую работают с солидными налогоплательщиками. И положительных примеров на этот счет много. Вот один из них. Магнитогорский металлургический комбинат долгое время числился в должниках дорожного фонда. Но когда руководи-

тель предприятия узнал от начальника главного управления Радика Ваниковича Ванунца, что эти деньги будут истрачены на строительство обхода города и что они в виде улучшенной инвестиционной обстановки вернутся обратно на завод, возражений против налога никаких не последовало. Я думаю, что как раз за счет личных контактов руководителей и улучшилась пополняемость дорожного фонда. Но, хочу надеяться, и благодаря тому, что экономическая обстановка в области более или менее прояснилась.

— *Давайте вернемся, однако, к вашему тезису о «не могу».* Я только что вернулся с УралаЗа, и там мне сказали, что есть постановление правительства области о реструктуризации долгов. Не означает ли это, что все долги предприятиям, в том числе и по налогу на пользователей дорог, вы простили?

— Ни в коем случае. Прощать долг вообще нельзя. Иначе какой пример мы подадим честным налогоплательщикам. Ведь они скажут: «Зачем выкладываться до конца, если про недоимки все равно забудут». И будут правы. Нет, речь в постановлении идет совсем о другом — о моратории на долги тех предприятий, которые находятся на грани банкротства. Срок моратория 1 — 3 — 5 лет, в зависимости от финансового положения должника и перспектив выхода его из кризиса. На этот же период, естественно, замораживаются штрафы и пени по долгам. Подход каждый раз индивидуальный.

— *Есть ли случаи использования территориального дорожного фонда не по прямому назначению?* Под эту категорию, кажется, подходит строительство взлетно-посадочных полос аэродромов в Челябинске и Магнитогорске?

— Нет, строили их мы за счет областного бюджета, но для окончания работ нам не хватило 150 миллиардов. Эти деньги мы заняли в ТДФ под гарантию правительства. К тому же это сумма дорожных недоимок за 1995 — 1996 годы.

— А содержание сквозных проездов городов и населенных пунктов? Их ни

мало ни много — 350 километров.

— Смотрите, перед каким выбором мы порой стоим. В качестве примера приведу три поселка — Агапово, Бреды, Кизельское, которые находятся на дорогах общего пользования. Проехать сквозь них нельзя: улицы в непроезжем виде, искусственные сооружения в аварийном состоянии. Надо или ремонтировать их, или строить обходы. Последнее весьма дорого, так как потребуются два моста через реку Урал и путепровод через железную дорогу, не говоря уж о том, что общая протяженность этих обходов 30 километров. Не отвергая обходов в принципе — более того, шесть обходов мы сейчас делаем — предпочтение все же пока следует отдать транзитным проездам. Мы внесли в Законодательное собрание области предложение финансировать их содержание, а это действительно 350 километров, за счет территориального дорожного фонда. В сумме это составит 15 процентов от общих его сборов, или около 140 миллионов рублей в ценах 1998 года.

— *Много ли в области предприятий и организаций, освобожденных от дорожных налогов?*

— Немного. Это исправительно-трудовые колонии, лесхозы и национальные парки, общество слепых, комитет по охране окружающей среды, предприятия потребкооперации, то есть те, кто находится в очень затруднительном финансовом положении, на общую сумму 6369 тысяч денонмированных рублей. Надо сказать, что заявок на предоставление налоговых льгот поступает предостаточно, но мы отказываем всякому, чьи просьбы не подтверждены убедительными доводами. Список льготников каждый год пересматривается.

— *Удовлетворены ли вы структурой управления дорожным хозяйством области или считаете, что в нее нужно вносить коррективы?*

— К этому вопросу давайте вернемся позже, и вот почему. Этой структуре, которая существует сейчас, я имею в виду Главк, меньше года, и делать определенные выводы рано. Я счи-

таю, что у руководителей дорожного хозяйства области в результате этой реорганизации стало больше самостоятельности, повысилась оперативность реагирования на те или иные события, решения носят теперь в основном предупреждающий характер. Но, повторюсь, для окончательной оценки надо время. Тем более что сейчас происходит некоторая переориентация в вопросах управления. Речь идет о постановлении губернатора о создании 33 государственных унитарных предприятий, прежде всего с функциями по содержанию дорог. Где-то они будут сформированы заново, где-то выделены из товариществ с ограниченной ответственностью (у нас все дорожные подрядчики имели такую форму собственности). Они наделаются оборотными средствами в размере 10 процентов от объема основной деятельности — за счет областного дорожного фонда.

Я бы хотел в связи с этим высказать одно пожелание. Не надо торопиться с реорганизацией. Те предприятия, которые имеют хорошие производственные показатели, пусть продемонстрируют свои преимущества до конца — не следует спешить с их разделением. И дотошно анализировать каждый шаг на этом пути. Главное — нейтрализовать недостатки, закрепить успехи. Выводы — на основе прагматического подхода к делу, но не эмоций.

— *И еще один вопрос — в развитие предыдущего.* Вы человек одной команды с губернатором, вместе с ним шли на выборы и победили. После этого в администрации произошли большие перемены. Из прежних заместителей губернатора остался, пожалуй, лишь В.Б.Букрин, курирующий дороги. Перестановки не коснулись и дорожников. Означает ли это, что у вас к ним нет претензий, во всяком случае по большому счету?

— Дорожникам мы доверяем. Их деятельность — в русле областной программы социально-экономических преобразований.

**Вел беседу
Вагим АСТАШИН**

А Н О Н С ПРЕДСТАВЛЯЕМ ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Главное управление дорожного хозяйства входит в структуру областной администрации. На его балансе 7721,65 км дорог и 248 мостов общей протяженностью 13569 м.

Все работы по ремонту и содержанию дорог до 1997 года выполняли созданные в 1993 году на базе структурных подразделений товарищества с ограниченной ответственностью. В прошлом году на основании областного закона «Об управлении государственной собственностью Челябинской области» в целях более эффективного использования средств областного дорожного фонда, качественного ремонта и содержания автомобильных дорог, для обеспечения условий безопасного и бесперебойного движения по ним постановлением губернатора Челябинской области принято решение о создании государственных унитарных предприятий по ремонту и содержанию автомобильных дорог. Этот переход к государственным формам работы в дорожном хозяйстве будет осуществляться поэтапно.

В 1998 году челябинские дорожники планируют построить около 100 км и отремонтировать 285 км областных дорог с твердым покрытием. На 250 км будет нанесена шероховатая поверхностная обработка. На баланс Главного управления предстоит принять 1005 км внутрихозяйственных дорог.

В области 448 сельских населенных пунктов не соединены дорогами общего пользования, поэтому среди главных задач дорожников Челябинской области остается обеспечение права налогоплательщиков на пользование дорогами.

ЧЕЛЯБИНСКИЙ ДОРОЖНИК



Рафик Валиулы

Иван КОЗЛОВ

«ТОЛЬКО СОЛЬ КЛАДЕТСЯ ПО ВКУСУ»

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

В августе 1996 года, более полутора лет назад, Радик Ванунц был назначен руководителем управления автомобильными дорогами «Челябинскавтодор» Челябинской области. Хозяйство это непростое: более восьми тысяч километров дорог общего пользования находится на балансе предприятия, а в целом дорожный километраж области превышает восемнадцать тысяч. Внутреннехозяйственные, так называемые ведомственные дороги здесь, как и по всей стране, сегодня брошенные, у предприятий и хозяйств нет необходимых финансовых средств, чтобы содержать их, как это полагается по нормативам, и не только ремонтировать, но и строить.

Радик Ванникович знал, что надо делать. Он пригляделся к людям, определил приоритеты, и первый успех не заставил себя ждать: за прошедший год доходы предприятия возросли в 1,8 раза, а соответственно этому повысилось качество содержания дорог...

1. ЧП РАЙОННОГО МАСШТАБА

Случилось оно в бывшем Катав-Ивановском ДРСУ, которое ныне преобразовалось в товарищество с ограниченной ответственностью. Сначала к Радика Ванниковичу Ванунцу, начальнику Главного управления дорожного хозяйства Челябинской области, прибыли ходоки с жа-

лобами на своего руководителя В. Маслова. Человек этот, мол, слабый организатор, плохой экономист, из-за него акционеры не получили за прошлый год дивидендов. Потом пришло письмо от другой группы дорожников: помогите прекратить необоснованные нападки на нашего директора.

Радик Ванникович пригласил в кабинет своего первого зама, Мамонтова, и сказал:

— Завтра же, Сан Саныч, поедем в Катав-Ивановск. Выезжаем в пять утра, чтоб к восьми быть на месте.

Поездка предстояла неблизкая, но по хорошей дороге машина летела стрелой, тем более что в такой ранний час трасса была пустынная.

Без четверти восемь въехали на территорию ТОО. Ванунц начал знакомство с обхода территории и только потом направился в помещение, которое раньше называлось Красным уголком. Являло оно собой унылое зрелище: грязь на подоконниках, окна без занавесок, еле теплые батареи. Зашел, взглянул на часы, сказал сопровождавшему его Маслову:

— Так не годится, мы же договаривались, что беседу начнем ровно в восемь. Я пунктуален, а зал пуст.

— Сейчас все придут...

Минут через десять народу набрался полон зал, Радик Ванникович поднялся из-за стола, представился и сказал:

— Я не вправе вмешиваться в ваши дела, могу помочь только советами. Но сначала давайте разберемся, по какому поводу разгорелся сыр-бор. В прошлом, слышал, вы и работали хорошо, и дружны были. Ныне, вижу, нет былого единства в коллективе.

Это действительно было видно невооруженным глазом. Даже места в зале присутствовавшие заняли своеобразно: впереди сидели акционеры, галерку заполнили те, кто называл ныне себя наемными рабочими.

Акционеры попросили слова первыми. Логика их выступления была такова: раз мы хозяева, то по итогам года должны получать проценты с прибыли. А поскольку прибыли нет, то, значит, директор работает неграмотно. Подтверждение тому — хотя бы тот факт, что и сольярку, и щебень он покупает за наличный расчет.

Оппоненты на такие обвинения находили резонные ответы: ныне любой товар за «живые» деньги можно приобретать намного дешевле, значит, Маслов поступает верно. И потом, многие акционеры, претендующие на прибыли, уволились с предприятия, и взгляд у них на происходящие вещи не хозяйский, а иждивенческий. Отсюда вывод: надо вернуть нынешнее ТОО в лоно государственных унитарных предприятий...

И вот тут, когда спор достиг кульминации, Радик Ванникович спокойно сказал:

— Государству нужны дорожники, а не спорщики. Вы за разговорами о деньгах о главном напрочь забыли. Почему у вас трасса не ухожена? Почему двор не заасфальтирован? Вас ведь шарашкиной конторой тут зовут — это вас не задевает за живое? Денег нет, говорите? А откуда они возьмутся? Вы за прошедший год коллективом в 160 человек выполнили объем работ всего на 21 миллиард — это худший показатель в области. Профинансированные ра-

боты умудрились выполнить лишь на 93 процента. Вам что, нужны капвложения, чтоб хотя бы Красный уголок в порядке привести? Или вы в пылу раздоров не видите, что теряете и профессиональные качества, и человеческие?..

Уже на обратном пути Ванунц ругал себя, обращаясь к журналисту:

— Мягче, наверное, надо было с людьми разговаривать. Не всегда пока получается. Они решили, видите ли, что я безоговорочно выступлю за то, чтоб их контора опять стала госпредприятием. Но суть ведь не в переименованиях.

— Тем не менее, Радик Ванникович, не секрет, что вы ратуете именно за возрождение госпредприятий...

Он закурил очередную сигарету, сделал глубокую затяжку:

— Все не так просто. Это особый разговор, наспех вести его не стоит. И делать наспех тоже ничего нельзя...

2. «Я БЫ НЕ НАЗВАЛ ЭТО ВЕЗЕНИЕМ»

Что Радик Ванникович ничего не делает наспех, сгоряча — это точно. В жизни каждый его поступок выверен.

О поступках, кстати, можно рассказать особо.

После школы без проблем поступил в один из технических вузов своего родного города Еревана, но обстоятельства сложились так, что учебу пришлось оставить. После службы в армии по комсомольской путевке он поехал на строительство газопровода Уренгой — Помары — Ужгород в трест «Уралнефтегазстрой». Начал с бетонщика, потом был механиком, начальником автоколонны, начальником отдела эксплуатации автотранспортной конторы. Заочно учился в Челябинском государственном техническом университете.

В 1989 году в газете «Вечерний Челябинск» Ванунц прочел объявление о выборах на конкурсной основе директора спецавтобазы. Подал заявку на участие.



«Ты веришь в эту игру в демократию? — говорили ему многие. — Чудак, пойми, что там все уже определено заранее, мы можем тебе даже назвать фамилию того, кто займет данный пост, и никакого чуда не случится, если ты только не представишь на конкурс сверхгениальную программу переустраивания предприятия...»

Далее позвольте процитировать строки из книги «Челябспецтранс», вышедшей в 1995 году.

«В январе 1989 года на должность директора был избран Радик Ваникович Ванунц... За шесть лет, прошедших с того дня, в жизни коллектива спецавтобазы произошли столь масштабные и коренные изменения, каковые, может быть, не происходили здесь за всю его восьмидесятилетнюю историю... Логика действий нового директора была направлена на достижение полной самостоятельности предприятия, а вместе с тем на его полную сосредоточенность на главной задаче — санитарной очистке города...»

Это, к слову, о программе, которая не умерла на бумаге, а начала воплощаться в жизнь. Спецавтобаза превратилась в АООТ «Челябспецтранс», Ванунц стал его генеральным директором, хозяином экономических и социальных свершений. Не имея на первых порах средств, все же начал строить жилые дома, обеспечил всех своих работников квартирами. Как, спросите? Так ведь наступало время бартеров, взаимозачетов, и если все равно не увидеть за труд «живых» денег, то почему бы не брать плату кровельным железом, бетонными конструкциями, иными стройматериалами и техникой? Предприятие начинает строить комплексы транспортного обслуживания на въездах в город, разрабатывается пилотная установка по высокотемпературной переработке твердых бытовых и промышленных отходов, в планах — строительство мусороперерабатывающего завода...

О том, как работал Ванунц в Челябинспецтрансе, говорит хотя бы тот факт, что Радика Ваниковичу од-



ним из первых в стране был вручен орден Почета.

Вот почему именно ему в 1996 году предложили возглавить такую мощную структуру, как областной автодор. Человек сделал карьеру, которой, что скрывать, завидуют многие: «Позвезло!»

— Я бы не назвал это везением, — говорит Ванунц — Знаете, у меня трое детей, а я их практически не вижу.

Отчасти это, конечно, преувеличение. Просто у Радика Ваниковича надежный тыл: жена Лала не только красавица и умница, но и прекрасная хозяйка, мать. В юности ее стихи печатались в молодежной прессе, но карьеру, имея высшее филологическое образование, она предпочла дом, семью. Дети занимаются спортом, музыкой. При всей занятости Радик Ваникович находит время для детей. И особенно дорожит доверием сына Ваника, который в этом году заканчивает десятый класс.

3. ФОНТАН НА... ЧЕТВЕРТОМ ЭТАЖЕ

В Челябинскавтодор он пришел, как ныне говорят, без своей команды. Никого со стороны не пригласил, никаких революционных шагов в первые полгода не делал. Ну в самом деле, нельзя же революционными считать меры, направленные на укрепление дисциплины и порядка?!

Памятен случай, когда Ванунц выставил из кабинета... крупного чиновника. Он

как раз с мастером одного из ДРСУ беседовал, и тут гость входит, вальяжно так на стул садится: «Привет, Радик!..»

Тогда-то ему главный дорожник на выход и показал: «Принять вас не могу, день до минуты расписан. Секретарша даст информацию, когда у меня «окошко» появится».

Чиновник оказался умным, не обиделся, наоборот даже, зауважал Ванунца еще больше. А местные, узнав о происшедшем, поняли: требования нового руководителя к тому, чтоб каждый крепил дисциплину, начиная с себя, — не простой треп.

Говорят, театр начинается с вешалки. Уважающая себя контора тоже. Причем в прямом смысле. Ну разве это дело, когда посетители ходят по кабинетам в верхней одежде? Гостям тут сразу на шкаф с плечиками укажут, чай, кофе предложат, а потом уже о деле поговорят. Делать это можно не только за казенными столами, но и в холле, где установлен фонтан, окруженный цветами. Тут есть и стол, и кресла...

Кстати, о театре. И свой профессиональный праздник, и некоторые другие «красные дни календаря» дорожники теперь встречают именно в театре. Перед ними выступали хорошие знакомые Радика Ваниковича — Е. Петросян, А. Джигарханян, другие известные артисты. И обязательно на торжества и собрания приглашают первых лиц области. Это — и к проблеме имиджа, и к укреплению взаимопонимания между

вертикальными структурами.

Полгода, значит, Ванунц присматривался к коллективу, лишь потом произвел первые кадровые рокировки. Чем руководствовался?

— Все не тем, что лентяев увидел, — отвечает он. — У меня все были блестящими исполнителями, поверьте. Но, по моему убеждению, качеств исполнителя для представителя руководящего звена мало. Мне нужны те, кто спорил бы со мной, отстаивал свою точку зрения, кто полон идеями...

По таким критериям и был назначен на должность первого зама Александр Александрович Мамонтов, до недавнего времени руководитель передового ДРСУ, преобразованного в ТОО. А ведь товарищества — это не во вкусе Ванунца...

— О вкусах не будем, — говорит Радик Ваникович. — По вкусу только соль кладут. Мы ведь не только о формах собственности речь ведем. Нас в первую очередь должна интересовать судьба дорог, так? Вот с этой точки зрения и посмотрим на проблему.

4. «ЕДИНЫ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ДОРОГИ»

Для чего вообще задумана была приватизация? Передать предприятия в частные руки, чтобы создать собственника, который в интересах личной выгоды костью бы ложился за эффективность и рост производства. В идеале личные его интересы совпадали бы с общественными.

Это в идеале. Что получается на практике? По сути, за бесценок продали куски собственности, отдали в приватизацию то, что и так приносило доход государству, и, мягко говоря, в выигрыше не остались. Тот же Катав-Ивановск тому пример. Есть и другие примеры. В Вознесенке было мощное ДРСУ с карьером, окислительной установкой, цехом по переработке битума, строили там дома для дорожников, столовую...

Приватизировали. «Запасовали» из рук в руки так, что

ушли от уголовной ответственности, разворовав все. Даже в тех жилых домах живут уже не дорожники...

Отрасль наша существует за счет налогоплательщиков. Законодатели ставят жесткие требования: использование средств должно быть целевым! И сделать это можно лишь при условии, что дорожные предприятия будут государственными, и регулирующий их орган — тоже государственным...

Это я слушаю доводы Ванунца. Мамонтов ему возражает: и в Троицке, и в Миссе, и в Варне тоже созданы ТОО, но там дела идут даже лучше, чем прежде, люди больше зарабатывать стали...

— Мы и не собираемся там менять формы собственности, — говорит Радик Ванникович. — Есть успехи — Бог им в помощь! Я был бы даже рад, если бы частник приходил и на те предприятия, которые на боку лежат, поднимал их своими инвестициями, вносил экспериментальные управленческие идеи, чтоб дело наладить... Но, Сан Саныч, согласись: акционировались лишь лучшие, богатые предприятия. И потом, надо же не столько о деньгах говорить, сколько о дорогах! Если директора о выручке только пещься будут... Вот один: имеет свой карьер, себестоимость щебня там — не больше 10 тысяч за

тонну, а нам, госзаказчику, он его предлагает уже за 30 тысяч. Честно это? Теперь о качестве. Предъявляем мы одному директору штрафные санкции за скверную эксплуатацию участка, а он только посмеивается: «Да Бога ради! Я нормальную прибыль с подсобного хозяйства имею — уплачу». Для него уже основным заработком становится выращивание свиней и получение молока, понимаете? А дорога — хобби. И вот о чем еще хочу сказать. Даже лучшие товарищества не получают такую прибыль, чтоб и себя не обделить, и приобрести современную дорожную технику. Со старым парком мы далеко уйдем? Познакомился я и с акционерами-эксплуатационниками. Метель на дворе, дороги в заносах, а они сидят за столом и чай гоняют, потому как стихия пришлась на праздничные дни, а для них праздники — святое...

Конечно, можно Ванунцу возражать, можно говорить, что у умного руководителя дело при любом раскладе будет спориться, что акционирование — это ведь еще и политика, и вроде негоже тут делать шаги назад...

— Ну, если мы и асфальт на политике замешивать будем... У нас ведь зачастую вместе со сменой руководителя меняется и политика, а разве это верно? Для нас интерес должен быть лишь один: дорога! И критерий один: если она строится и улучшается, значит, мы на верном пути. Так, нет? Вот все сидим, плачем, что ситуация плохая, что денег нет, что разваливается все, обещаем, что завтра, коль все изменится к лучшему, мы уж себя покажем... А если завтра не изменится? Россия без дорог останется?

— У вас есть конкретные

предложения? — спрашиваю я.

— Есть. Хотя бы по вопросу о том, как дорожники долги с предприятий вернуть могут. Есть большие недоимки, есть пени-штрафы, превышающие эти недоимки порой в два раза...

— Нереально, чтобы наши нищие предприятия все выплатили.

— Согласен. Давайте такое предложение обсудим: если предприятие в течение полугода недоимки сможет уплатить, то по пени ему можно разрешить расплачиваться взаимозачетами. Кому этот вариант не подходит, другой можно предложить: в течение года вернешь недоимки и половину суммы штрафов — остальное прощаем...

— Как это — прощаем?

— А так. Лучше ведь потерять часть, чем все. Сами же говорите, все вернуть нереально.

В Челябинспецтрансе Ванунц боролся за чистоту города. Придя в управление дорожного хозяйства, он вскоре понял, что пора отказаться от вала, когда работа оценивается по количеству километров вновь построенных дорог. Содержание дорог, их обустройство — вот главный показатель работы. Ремонт дорог — приоритет номер два. А если строить, то на пятерку. Чтобы битум — как битум, а щебень — непременно кубовидный...

Полубесхозные дороги — как бельмо на глазу. Разработал со специалистами долгосрочную программу их приема на свой баланс. Пока это себе в убыток, так как основной источник средств — дорожный фонд — рассчитан на целевое использование исключительно для дорог общего пользования. Но реальная ситуация, интересы налогоплательщиков определяют увеличение дорожной сети общего пользования.



В одной из поездок по области я встретился с заместителем губернатора области по экономическим вопросам Игорем Александровичем Сербиновым. Спросил, каково его мнение о Ванунце. Тот ответил:

— Экономическая ситуация у нас крайне нестабильна, тут зачастую не расчеты нужны, а простите, угадывание, интуиция. Радик Ванникович этой интуицией обладает. Что еще хорошо, он не прет напролом, не кричит, что обладает истиной в последней инстанции. Ищущий человек...

Точнее не скажешь.

Видя в целом нехватку профессионалов, Ванунц в этом году по договору начал готовить на факультете Южно-Уральского государственного университета специалистов для дорожной отрасли, заканчивает работу над кандидатской диссертацией. А на днях за личный вклад в развитие отрасли председатель Челябинского центра Академии транспорта России вручил ему диплом действительного члена Академии... Впрочем, о каких-то итогах говорить еще рано: какой это для мужчины возраст — сорок лет?

На снимках:

Радик Ванникович чувствует себя уверенно не только на земле, но и в седе, и в воздухе. Что предпочитает делать в свободное время? Играет в бильярд, угощает друзей казахского шашлыками.



ИЗ МЕСТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Более чем на 50 лет обеспечены запасами местных строительных материалов челябинские дорожники, в распоряжении которых 21 карьер. Дорожные организации области на 70 процентов пользуются щебнем собственного производства. Модернизация дробильного оборудования в недалеком будущем увеличит эту цифру до 95 процентов.

Большим шагом вперед станет выпуск дробильно-сортировочной установки по приготовлению кубовидного щебня. Ее разработкой занимается ЗАО «Урал-Омега» в Магнитогорске. Новая центробежная дробилка ударного действия позволит добиться 85 процентного выхода кубовидного щебня.

Не менее важным направлением использования местных материалов стала организация производства минерального порошка, применение которого значительно улучшает свойства асфальтобетонных смесей. Одна установка по приготовлению минерального порошка производительностью 15 тыс. тонн в год строится в Магнитогорске на базе известково-доломитовой фабрики. Еще две планируется построить на отвалах комбината «Магнезит» в Сатке и на отвалах производства мраморного карьера в Верхнем Уфалее.

КОНТРОЛЬ НЕЧАЯННО НАГРЯНЕТ

Жесткие нормативы и не менее жесткая система штрафных санкций, которые могут в 2 — 3 раза превысить стоимость самой работы, заставляют подрядчиков Главного управления дорожного хозяйства Челябинской области с особым вниманием выполнять работы по содержанию дорог. Контроль за этим осуществляет группа приемки из 8 человек. При этом кураторы не закреплены за районами, не планируются им и сроки конт-

рольных поездок. С одной стороны, это делается для того, чтобы исключить «человеческий» фактор, с другой стороны — свежим взглядом недостатки всегда виднее. В среднем с подрядчиков «снимается» в виде штрафов от одной шестой до одной четвертой части средств, отпускаемых им на содержание.

КОСМИЧЕСКАЯ ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ

На три года рассчитано сотрудничество Главного управления дорожного хозяйства и государственного Уральского топографо-маркшейдерского предприятия «Уралмаркшейдерия». В результате работы должна быть полностью проведена инвентаризация дорожного хозяйства области: дорог, промышленных площадок, складов, баз, асфальтобетонных заводов, карьеров. Ее итогом станет создание автоматизированной графической базы всех объектов. При этом упорядочится информация о предприятиях, легко будут решаться вопросы межевания, оплаты налогов за землепользование.

В процессе работы Уралмаркшейдерия использует все доступные способы: и спутниковую систему GPS, и аэрофото съемку, и видеотехнологии, и стереофотограмметрию. В целом деятельность предприятия позволит более эффективно использовать финансовые средства дорожного фонда и вести полноценный мониторинг обслуживаемой территории.

В СООТВЕТСТВИИ С ПРОГРАММОЙ

В Челябинской области разработана и успешно проводится в жизнь программа модернизации производства строительных

материалов. Она включает в себя реконструкцию асфальтобетонных заводов с заменой старых установок на новые, с автоматической или компьютерной системой управления, реконструкцию существующих и строительство новых металлических битумохранилищ из резервуаров емкостью в тысячу тонн с маслоподогревом, разведку месторождений строительного камня, разработку новых дробильно-сортировочных установок, производство битума, минерального порошка и эмульсии. В результате выполнения программы в прошлом году произведено более 1,5 млн кубометров фракционированных щебней и свыше 1 млн тонн асфальтобетонных смесей.



Современный бункер-накопитель асфальтобетона.

ПРОФИЛАКТОРИЮ — БЫТЬ!

На прошедшем совещании руководители дорожных подрядных коллективов области единодушно высказались за создание профилактория. Всем известно, что летом дорожники работают «на износ» и восстановить утраченные силы в последние годы стало совсем не просто. Число социальных льгот поубавилось, а полная цена сана-

торных путевок многим не по карману. Поэтому руководители подрядных коллективов приняли решение о создании собственного дорожного профилактория. Ориентировочно он разместится на берегу жемчужины Челябинской области озера Увильды в одном из оставшихся с лучших времен и ныне заброшенных пансионатов. На базе профилактория в зимнее время дорожники смогутправить здоровье, а летом, возможно, будет организован детский отдых. Кроме того, профилакторий можно будет использовать для организации курсов повышения квалификации, проведения конференций и совещаний.

БАРАБАН В «ШУБЕ»

На счету рационализаторов ТОО «Сосновское ДСР» Челябинской области немало внедренных предложений во всех сферах деятельности дорожной организации — от содержания до строительства автомобильных дорог. Одно из последних связано с приготовлением асфальтобетонных смесей. Утепление сушильного барабана на смесителе ДС-158 дало увеличение производительности на 15 — 20 процентов. Сейчас опыт работы АБЗ Сосновского ДСР применяют и другие организации области.



Сушильный барабан.



Дробильно-сортировочная машина

Людмила ИВАНОВА,
заместитель начальника Главгипс управления
дорожного хозяйства Челябинский области;

Геннадий АФАНАСЬЕВ,
главный специалист

ТРЕВОЖНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ



быть выведены в деталях, но по главным позициям считаются довольно прочно сбалансированными. Над разработкой документа трудились ученые УралгипродорНИИ и опытные специалисты-практики. Толчок такой работе дала федеральная целевая программа «Дороги России», в которой Челябинская область даже не упомянута.

Областная дорожная программа разбивалась на три далеко не равных этапа: до 1997, до 2005 и до 2010 года. На каждом ставились несколько разные задачи. Но их можно объединить одной целью — улучшение транспортного состояния дорожной сети. Наиболее общий ожидаемый итог — снижение эксплуатационных затрат при автомобильных перевозках за счет увеличения скорости доставки грузов и пассажиров и повышения безопасности дорожного движения. Во главу угла, как видим, ставились интересы пользователей дорог.

К особенностям программы следует отнести то, что имеются в виду все дороги: и федеральные, которые обслуживает Главное управление дорожного хозяйства Челябинской обла-

сти по договору с ФДС России, и бывшие ведомственные. При этом охватывается весь комплекс проблем, включая вопросы управления, совершенствования законодательной и нормативной базы, научно-технического обеспечения, формирования рыночных отношений в дорожной отрасли при оптимальном расходовании финансовых и материальных ресурсов.

О солидности замыслов, размахе работ, которые ведутся, можно судить по итоговым рубежам, на которые предполагается выйти к 2010 году. Общая протяженность областных дорог увеличится на 4435 км (на 1 января 1994 года, то есть в момент разработки дорожной перспективы было 6264 км, прирост более 40 процентов, здесь имеется в виду строительство и приемка ведомственных трасс в сеть дорог общего пользования. — Прим. ред.), причем с дорожной одеждой капитального и облегченного типов — на 5060 км, а переходного и низшего типов стало быть предвидится уменьшение на 606 км.

Интересны показатели по мостам. Их было 192 (9260 п.м), станет 311 (15012 п.м). Причем не останется ни одного моста с недостаточным габаритом и аварийного (было 68). Общий объем инвестиций, по прогнозу, составит 5472,7 млн рублей в ценах 1991 года.

Будет ли выполнена областная дорожная программа? Однозначно ответить на этот вопрос нельзя; слишком малый путь пройден, и еще много времени впереди. Но некоторые тенденции наметились, если подытожить первый этап, то есть

1993 — 1997 гг. За эти четыре года наблюдалось отставание по вводу дорог в эксплуатацию на 157,6 км, ремонту — 453,7 км, в денежном выражении это равно 375 тысячам рублей в ценах 1991 года. На баланс главного управления принято внутрихозяйственных дорог меньше намеченного на 32,6 км.

За минувшее время продолжала развиваться производственная база. В 1996 году введены в действие два завода по выпуску асфальтобетонных смесей, в 1997 году продолжалось строительство еще пяти асфальтобетонных установок и одного щебеночного завода. В настоящее время в области 33 асфальтобетонных и 18 щебеночных заводов. Для улучшения качества дорожно-строительных работ осваивались новые технологии, внедрялись интересные технические предложения. Отставание, однако, по всем этим позициям, хотя и небольшое, но тоже есть.

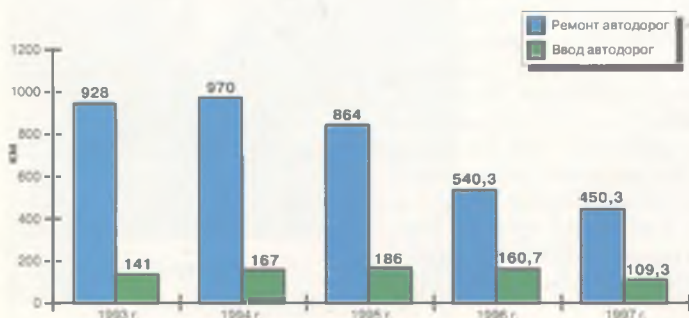
В чем тут суть дела? В проблемах, которые решаются с огромным трудом. Прежде всего темпы роста стоимости дорожно-строительных материалов и транспортных услуг опережают поступления финансовых ресурсов в территориальный дорожный фонд, в связи с чем, повторимся, наблюдается устойчивый спад объемов работ в ценах 1991 года, да и в натуральных выражениях. Эту отрицательную динамику мы отразили на диаграммах.

Среди других негативных причин следует отметить резкий рост доли взаимозачетов в дорожных налогах. В 1997 году она равнялась 68,4 процента, в том числе в ноябре — 79, а в декаб-

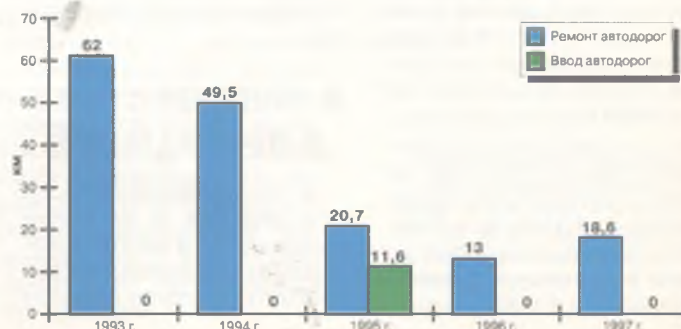
В Челябинской области еще в 1994 году была принята программа совершенствования и развития автомобильных дорог. Она охватывает огромный период — до 2010 года, то есть 16 лет. В ее основе анализ-прогноз экономического возрождения Южного Урала на долгосрочную перспективу, а стало быть и наиболее общая картина территориального дорожного фонда, охватывающая три пятилетки. В силу столь большого срока все дорожные замыслы не могли

Динамика дорожных работ на:

2. Территориальной сети дорог (км)

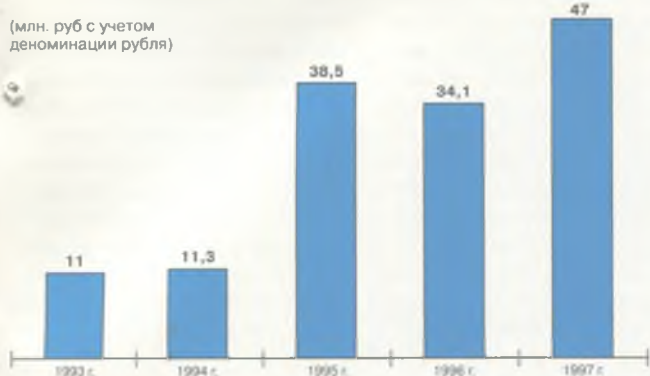


1. Федеральной сети дорог (км)



Динамика инвестиционных возможностей
федерального дорожного фонда (по сбору в области)

(млн. руб с учетом
деноминации рубля)



ре — даже 88 процентов. Это привело к тому, что главное управление при заключении договоров подряда предусматривает оплату выполненных работ деньгами в размере только 25 процентов, а 75 процентов — это взаимозачет.

На втором этапе программы (1998 — 2005 гг.) намечено форсировать дорожные работы и несколько сократить отставание — этого требует только что принятая областная программа социально-экономических преобразований. Но нестабильный сбор дорожных налогов, очевидно, сохранится, во всяком случае в 1998 году — точно. Никуда не уйти и от роста цен. А увеличение сети дорог общего пользования за счет приемки ведомственных повысит затраты на их ремонт. Значит, неизбежно некоторое снижение объемов по строительству и реконструкции автотрасс областного значения.

Но это за пределами 1998-го. Что касается текущего года, то эта цифра осталась на прежнем уровне — около 100 км. Несколько увеличатся объемы работ по содержанию автодорог (поверхностная обработка плюс 250 км). Снизятся финансовые вложения на ремонт дорог (минус 277 км), мостов и путепроводов (минус 222 п.м). Общий объем дорожных работ в сопоставленных ценах будет несколько ниже предыдущего года.

Сложная экономическая ситуация сдерживает финансирование жизненно важных объектов в необходимых пределах и подчас приводит подрядные организации просто к выживанию.

В целом в 1998 — 2000 гг. предусмотрено построить и

реконструировать 271 км, отремонтировать 1860 км дорог. На эти цели направляется 591 тысяча рублей в ценах 1991 года. В 2001 — 2005 гг. эти цифры будут равны соответственно 355, 3250 и 985. Будет оказано существенное содействие освоению и развитию территорий Челябинской области и решению социальных проблем населения.

Коротко надо остановиться и на дорогах федерального значения. Таких у нас 348,7 км. Строительство и реконструкцию их в 1998 — 2005 гг. необходимо вести во всех трех направлениях. При наличии средств планируется выполнить следующие объемы.

Динамика инвестиционных возможностей
федерального дорожного фонда

(млн. руб с учетом
деноминации рубля)



Первое: подъезд к Екатеринбургу от автодороги «Урал». В 1998 году планируется закончить реконструкцию с вводом 5-километрового участка Сулейманово — поворот на Кунашак с транспортной развязкой, начатой в 1994 году. В 1996 — 1997 гг. финансирование из Федерального дорожного фонда на эти цели не выделялось (не только эти, но и многие другие работы на федеральных дорогах проводились за счет ТДФ; это еще одна причина отставания выполнения областной дорожной программы от намеченных темпов. — Прим. ред.). Для окончания работ требуется 3,1 тысячи рублей в ценах 1991 года. В 2000 г. намечено ввести в эксплуатацию

участок поворот на Кунашак — Б. Куяш протяженностью 14,3 км. В 2004 г. — участок Б. Куяш — Аллаки протяженностью 23,7 км. Завершение реконструкции предусмотрено в 2007 году.

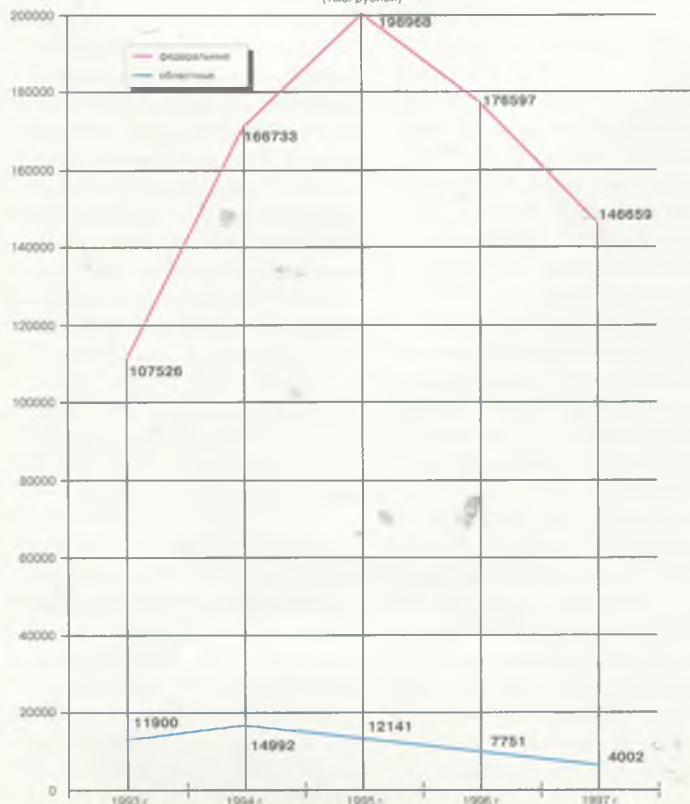
Второе: автомобильная дорога Челябинск — Троицк — граница с Казахстаном. В 1998 г. планируется ввод в эксплуатацию участка 50-й км — Борисовка протяженностью 4 км. Для ввода необходимо 3,9 тысячи рублей в ценах 1991 года. Ввод участка Борисовка — Ключи протяженностью 5 км предусматривается в 2001 году, в 2005 г. — участка Ключи — поворот на Красногорск протяженностью 10 км. В том же году предусматривается приступить к строительству обхода Южноуральска.

Третье: автомобильная дорога «Байкал» (Челябинск — Курган — Новосибирск). Здесь с 1995 года имеется незавершенное строительство участка протяженностью 6,3 км. В 1996 — 1997 гг. финансирование из Федерального дорожного фонда на эти цели не предусматривалось. Не будет его и в 1998 году. Для окончания работ требуются 5,4 тысячи рублей в ценах 1991 года. В 2000 году планируется приступить к реконструкции путепровода через железную дорогу Екатеринбург — Оренбург с подходами протяженностью 5 км. Ввод в эксплуатацию в 2002 году.

Заглядывать в 2010 год на уровне детального плана преждевременно. Неизбежна существенная корректировка третьего этапа программы в зависимости от предыдущих наработок.

Будущее дорог Челябинской области закладывает сегодня.

объем дорожных работ, выполненный за 1993-1997 годы
(в ценах 1991 г.)
(тыс. рублей)



ШАГ ВПЕРЕД ИЛИ ДВА НАЗАД?

Необычное решение о «национализации» частных предприятий, занятых на содержании дорог, принял губернатор Челябинской области. О причинах, способах выполнения и возможных последствиях этого шага рассуждают специалисты Главного управления дорожного хозяйства Челябинской области и его подрядчики.

Сергей Маклаков, директор ТОО «Варненское ДРСТ». Разделение Челябинскавтодора на заказчика и подрядчиков, происшедшее 5 лет назад, дало толчок к развитию производства, усилению качества работ. Став самостоятельными, мы смогли рассчитывать свои силы, брать объем работ в соответствии со своими мощностями, приобретать материалы по своему усмотрению. Предприятия окрепли, встали на ноги и способны выполнять любые задачи, в том числе и по содержанию дорог. Какой смысл в смене структуры? Заказывайте нам работу — мы ее сделаем.

Радик Ванунц, начальник Главного управления дорожного хозяйства. Никто не покушается на вашу самостоятельность. Речь идет не о возврате к цеховой структуре, а о приведении в соответствие структурной вертикали в управлении содержанием дорог. Не все, что было раньше, плохо. Много шло от жизни, в том числе и раздельное существование эксплуатационников и строителей. Наша задача — в эффективном расходовании средств, и мы можем достичь этого.

Маленький пример — государственные унитарные предприятия, специализированные на содержании дорог, законодательно освобождены от некоторых платежей. Это означает, что лишний рубль будет вложен в дорогу. К тому же управляемость ТОО сейчас не гарантирована. Дорожный фонд «худеет». Пройдет еще немного времени, и частные подрядчики могут потерять интерес к работе на дорогах. Они уйдут строить дома или, быть может, делать колбасу. С государственными унитарными предприятиями этого не случится. Они будут выполнять свою задачу при любых условиях.

Владимир Выдрин, первый заместитель начальника главного управления по экономике. Необходимость сбора дорожного налога, за счет которого мы работаем, определяет государство. Оно и должно быть регулятором расходования этих средств, оно должно участвовать в процессе их использования от начала и до конца. Поэтому считаю, что создание ТОО в 1992 году было недалеким шагом. Тем не менее они имеют право на существование. Их предприимчивость выше, чем у госпредприятий, и они могут эффективнее использовать средства на строительстве дорог. Мы должны принять у них строительные объекты в соответствии со всеми стандартами качества и передать их на обслуживание госпредприятию, главная задача которого — эксплуатация, а не погоня за прибылью.

Александр Мамонтов, первый заместитель начальника главного управления. Переход от госпредприятий образца времен социализма к ТОО был мерой вынужденной. Он продиктован обстановкой, как и сама перестройка. Система пробуксовывала, она перестала развиваться, и не было объективных предпосылок к ее развитию. Трансформация состоялась, и дело не в том, хороша она или плоха, а в том, на что направлена. Вспомним историю дорожного строительства. Почему ДЭУ превратились в ДРСУ? Потому что не было рынка подрядчиков, никому было осваивать объемы работ. Предприятия стали укрупняться, выполняя функции строительства и ремонта. Они составили конкуренцию ДСУ. Дальше, в 1992 году создание ТОО позволило отделить функции контроля от производственных функций, и это был оправданный шаг. Сегодня идет обратный процесс. Товарищества предстоит перевести в эксплуатационные госпредприятия. Если мы сделаем это, то рынок подрядчиков будет потерян. Конечно, он восполнится, свято место пустым не бывает, но какое-то время мы будем пробуксовывать. Специализация — дело, конечно, нужное, и управление эксплуатацией дорог путем государственного влияния — разумный шаг. Но, на мой взгляд, для этого логичнее не ломать существующие дееспособные предприятия, а наряду с ними создавать новые, современные, с экономной, хорошей базой условно постоянных расходов, обеспеченные необходимой техникой и нацеленные на содержание.

Виктор Глухов, главный инженер ТОО «Троицкавтодор». Я в дорожной отрасли работаю уже 41 год. Горько слышать о том, как хотят поделить наши родные предприятия. Если бы это не повлияло на жизнь людей, на судьбы тех специалистов, которых мы годами готови-

ли, отбирали, то пусть было и госпредприятие и что угодно. Но в организации, специализированной на содержании, классные специалисты-строители будут лишними или потеряют квалификацию. Время идет, и когда-нибудь будет подъем экономики, найдутся средства на новые дороги. Кто будет их строить? В госпредприятии останутся 60 — 70 человек из 200 наших...

Р. Ванунц. Складывает впечатление, что мы волевым порядком преобразуем ТОО в госпредприятия. Это не так. Стабильно работающие товарищества пока будут работать по-прежнему. Вопрос возникает с теми ТОО, которые «лежат» и не в состоянии качественно выполнять свои функции. Могу сказать, что 8 из 32 ТОО не способны по назначению использовать переданное им в аренду государственное имущество. И чтобы его не потерять, мы вынуждены преобразовывать их в ГУПы. Если бы ТОО активно работали над тем, чтобы выкупить отданную им технику и за 6 — 10 лет стать полностью самостоятельными, частными предприятиями, даже не возникло бы вопроса об их преобразовании. Но анализ пятилетней работы ТОО показывает, что обновления основных фондов предприятий за счет своей прибыли не наблюдается. В среднем этот показатель составляет 4 — 5 процентов. Нетрудно подсчитать, что такими темпами на уровень 1992 г. они выйдут только через 20 лет.

Нас не устраивает то, что Главное управление дорожного хозяйства ежегодно расходует на технику сотни миллиардов неденоминированных рублей, а ТОО, вместе взятые, лишь 5 — 6 миллиардов. Получается, что государственной техникой зарабатывается прибыль, которую делят частники, учредители. Если бы в 1992 году мы пошли на приватизацию дорожного хозяйства, сегодня некоторые подрядчики

остались бы вообще без имущества.

А. Мамонтов. Конечно, есть у нас подрядчики, которые пытались использовать ситуацию, чтобы получить деньги, не задумываясь о перспективах. Так, например, произошло в Катав-Ивановске. Но это говорит не о том, что форма ТОО не подходит для работ по эксплуатации. Дело в отсутствии ориентиров у учредителей. Когда во главе предприятия стоит целеустремленный, толковый, заинтересованный делом человек, то он через свой интерес сумеет совместить интересы коллектива и общества. Хотя ГУП так же свободно в производственной деятельности, как и ТОО, в его существовании заложены социалистические принципы. Получаешь свой тариф, премию, если хорошо работает коллектив. Нет ли тут опасности возвращения к уравниловке, к распределительной системе? Ведь в любом даже самом большом деле должен быть маленький интерес, который в сущности и двигает все общество.

Геннадий Афанасьев, главный специалист ГУДХ. Слишком часто этот интерес перебивает чувство долга. Дорожный орган создавался с тем, чтобы дороги отвечали запросам потребителя. И сейчас стоит вопрос о том, чтобы сохранить их, обеспечив безопасный и бесперебойный проезд. Частные предприятия забывают об этом в интересах своих коллективов. Подрядчики отвечают за свою прибыль, за свой карман, за интерес, а не за дело. Не возродим государственную службу содержания, дороги пойдут вразнос, мы уничтожим то, что есть.

Александр Сутункин, директор ТОО «Циркон» Каргалинского района. Не могу согласиться. Частному предприятию сегодня выгодно заниматься качественным содержанием, иначе из-за штрафных санкций оно не получит денег



даже за выполненные работы. Не совсем справедливо и то, что частник набирает свой карман дивидендами. У нас на предприятии 200 человек, а учредителей — 8. Единственная их привилегия — участие в управлении. Они не получали, не получают и не будут получать никаких дивидендов. Деньги мы выплачиваем за реально выполняемую работу, а не за число акций. А вот с организацией госпредприятий действительно возникает вопрос. Сейчас областью и дорожным хозяйством управляют энергичные люди. Они сумеют преобразовать частные предприятия в государственные и заставить их работать. Но где гарантии, что те, кто придет за ними, будут столь же энергичны? Что станет с госпредприятиями? Не начнут ли они разваливаться, зная, что им нет альтернативы и что никто не наступит им на «хвост»?

Геннадий Бочкарев, директор ТОО «Троицкавтодор». При госпредприятии, каким бы оно ни было, все равно выиграет дорога. Мы поддерживаем высокое качество содержания дорог, но нам куда выгоднее заниматься строительными работами. При большом объеме реконструкции и ремонта мы все меньше внимания уделяем, например, проблемам летнего содержания. К тому же без поддержки ГУДХ в совре-

менных условиях заниматься содержанием невозможно, так пусть оно с госпредприятиями занимается вплотную эксплуатацией, а нам оставит строительные работы.

Левон Абрамян, директор ТОО «Красноармейское ДРСУ». Верно. Специализированные участки по содержанию создавать надо. За время работы я прошел несколько преобразований от ДЗУ до ТОО. Могу утверждать, что в качестве товарищества все стараются больше работать на себя. И потому содержанием мы занимаемся не в полную силу. К примеру, в нашем, сельскохозяйственном районе дороги, которые мы обслуживаем, в порядке, по ним можно проехать. Но техники не хватает. Есть деревни за 70 — 80 км, дороги к которым не приняты на содержание. Автобусы не ходят, «скорая помощь» приехать не может. При государственном подходе, какой должно будет осуществлять госпредприятие, такого быть не может. Государство оснастит ГУПы всей необходимой техникой, обеспечит им поставку по разумной цене расходных материалов, ГСМ, битума. И, может быть, государственной дорожной структуре будет легче заставить должников рассчитываться деньгами, а не материалами с взаимозачетными ценами, превышающими все разумные нормы.

Р. Ванунц. Тепличных условий для госпредприятий мы создавать не будем. Есть постановление губернатора, в котором определены все нюансы. Будем его выполнять. Но подход в каждом конкретном случае будет дифференцирован. Например, сразу мы создаем четыре новых госпредприятия: проектный институт, управление материально-технического снабжения, центр дорожных испытаний и мостоэксплуатационное предприятие. Из 32 ТОО в ранг госпредприятий перейдут пока 8 единиц. Но и остальных эта чаша не минует. Причем такое требование предъявляется не только к дорожному хозяйству области, но и ко всем другим предприятиям. Сейчас с должниками в бюджет заключаются договоры о том, что текущие платежи они платят «живыми» деньгами, а задолженности гасят взаимозачетами. За нарушение предприятие теряет установленный под договор залог и рассчитывается с бюджетом своими акциями. Через год — два это приведет к тому, что и они станут госпредприятиями. В ходе перестройки народного хозяйства не обошлось без перегибов, но постепенно все они будут исправлены.

На снимке:

во время заседания

Валерий ПЕЕР,
 директор Южно-Уральского
 центра дорожных испытаний и исследований

НАДЕЖНЫЙ ЗАСЛОН



С момента разделения функций заказчика и подрядчиков в 1992 году система обеспечения качества дорожно-строительных работ в Челябинской области постоянно совершенствуется. Это просматривается и в изменении структуры предприятия-заказчика, и во введении подрядных торгов, и в ужесточении требований. Одним из самых действенных факторов контроля качества стало создание государственного унитарного предприятия «Южно-Уральский центр дорожных испытаний и исследований». Этой организации поручен независимый технический контроль как часть технического надзора заказчика.

Целесообразность независимого контроля вытекает из противоположности целей подрядчика и заказчика. Первый стремится получить максимальную прибыль при меньших затратах, а второй — заплатить меньше за больший объем работы при гарантированном качестве.

Поэтому задача независимой лаборатории в составе центра — дать объективные результаты испытаний, признаваемые обеими сторонами. Этого можно достичь только при достаточном оснащении техникой, инструментальном контроле и наличии профессиональных кадров. Именно поэтому потребовалось создавать государственное унитарное предприятие вместо существовавшей прежде автодорожной лаборатории, в которой работали всего три человека и потому не было речи о полноте охвата, о выполнении всего комплекса контрольных испытаний. Нынешняя форма предприятия соответствует всем нормам го-

сударственного стандарта, который предусматривает наличие юридического статуса, технической компетентности, независимости, неприкосновенности и беспристрастности.

Создание центра немедленно отразилось на показателях качества работ. Если в 1996 г. лабораторными испытаниями было охвачено 18 организаций, то в 1997-м — уже 48. Испытания дорожных строительных материалов в сравнении с 1996 г. увеличились более чем в 5 раз, а испытания асфальтобетона и асфальтобетонных смесей — в 7,5 раза. Все это дает возможность в период заготовки дорожных материалов повышать требовательность к качеству исходных компонентов дорожного строительства.

С появлением независимого центра заказчик смог объективно и беспристрастно оценить способность подрядных организаций. К примеру, в прошлом году из 33 вырубок асфальтобетонного покрытия, выполненного фирмой «Агроинвестстрой», 21 вырубка, или 63,6 процента, оказалась браком. Такие цифры позволяют тщательнее отбирать подрядчиков для участия в торгах. Конечно, этот случай можно считать исключением. Ведь с ужесточением требований заказчика в последний год значительно сократилось нарушение норм при работах. Так, количество брака при устройстве асфальтобетонных покрытий уменьшилось с 37 до 21,2 процента. Оставшаяся цифра отражает как объективные факторы появления брака, связанные с низким качеством поставляемых инертных материалов, недостаточной оснащенностью техникой, так и субъективные — например, нежелание подрядчиков тратить (или отсутствие денег) на оснащение собственных дорожных лабораторий.

Устранить объективные факторы предстоит Главному управлению дорожного хозяйства области, а задача Южно-Уральского центра — поставить надежный заслон бракоделам.



Владимир СЫРЬХ,
 начальник отдела подрядных
 торгов, договоров и претензий

что объекты с высокой степенью готовности (более 60%) должны быть закончены теми же подрядчиками, которые проводили на них работы в 1997 году и выполнили договорные обязательства. Мы

ПОТОРГУЕМСЯ?

О том, что такое подрядные торги, знают все. Есть товар — объект, есть покупатель — подрядчики. Берешься сделать за меньшую стоимость, в короткие сроки и с высоким качеством — получи подряд. Схема, казалось бы, проста. Но обеспечить объективность и даже решить чисто организационные вопросы оказалось совсем не просто. В этом мы убедились на собственном опыте.

Главное управление дорожного хозяйства Челябинской области ежегодно размещает заказы на выполнение дорожных работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию сети автомобильных дорог общего пользования. Так, в 1997 году было заключено 294 договора подряда с 65 подрядными организациями, из них лишь 16 договоров прошли через подрядные торги. В этом году в соответствии с Указом Президента РФ «О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд» основной формой размещения заказов на дорожные работы стали подрядные торги. В настоящее время уже выставлено на подрядные торги 66 объектов, в которых участвует 91 претендент.

Мы разработали Положение о порядке проведения торгов, определили основные критерии получения заказа, создали комиссию, в которую вошли 15 специалистов разного профиля, в том числе представители Комитета экономики администрации области и областной ГАИ. Формальные, организационные вопросы решили быстро, а вот дальше начались проблемы. К примеру, не все объекты и виды работ можно выставить на торги.

Главное управление дорожного хозяйства считает,

согласовываем с Комитетом экономики администрации Челябинской области размещение заказов на выполнение дорожных работ по объектам с такой готовностью у единственного источника.

Отказались мы и от проведения торгов на содержание автомобильных дорог. Эта работа слишком специфична, не имеет ограничений по срокам, требует предупреждающих вложений сил и средств и во многом зависит от расположения баз и участков организации.

Это и многие другие соображения привели к тому, что все работы по содержанию автомобильных дорог общего пользования выполняются подрядными организациями, за которыми они закреплены по договору на обслуживание. Этим предприятия передано в аренду имущество, необходимое для обеспечения содержания автомобильных дорог. Кроме того, согласно постановлению губернатора Челябинской области в районах и городах области создаются государственные унитарные предприятия по ремонту и содержанию автодорог с закреплением за ними на праве хозяйственного ведения имущества, необходимого для производства работ. Поэтому Главное управление дорожного хозяйства согласовывает с Комитетом экономики размещение заказов на содержание автомобильных дорог общего пользования также у единственного источника.

Определившись с объектами, не подлежащими торгам, мы выставили остальные на «продажу». И сразу же столкнулись с тем, что желающих «торговаться» не так уж много. В основном подрядчиков сдерживает привязка работ к базам техники и АБЗ. Немаловажный фактор — необходимость внесения залога для

участия в торгах. Он составляет 3 процента от стоимости объекта и находится у заказчика до окончания строительства. Если работы приняты без претензий к их качеству, сумма залога возвращается, если имеются недостатки, эти средства используются для их устранения. Конечно, перспектива выведения из оборота даже сравнительно небольшой части средств подрядчиков не радует, но, с другой стороны, внесением залога подрядчик дает гарантию качества своей работы.

Дело в том, что на первых порах в торгах участвовали известные в области организации. Мы знали их возможности по обеспечению качества работ, их оснащенность, и это играло немалую роль в распределении объектов. Иногда отдавали их в надежные руки по более высокой цене. Но с увеличением числа объектов, выставляемых на торги, мы стремимся привлекать подрядчиков из соседних областей и республик. И способность внести залог — одна из возможностей вести отбор претендентов уже на предварительной стадии.

Кстати, расширение круга подрядчиков — тоже немаловажная задача. Когда число претендентов ограничено, подрядчики правдами и неправдами пытаются выявить возможных конкурентов, и тогда «торги» происходят не на комиссии, а совсем в другом месте.

Еще одной причиной малочисленности претендентов стало создание эффективной системы контроля работ и ужесточение требований. В прошлом году за невыполнение договорных обязательств по вводу объектов виновникам выставили штрафы в размере 6 млрд неденоминированных рублей. Теперь подрядчики стали осторожными и не кидаются бездумно захватывать объекты. На торги они идут только с гарантией того, что смогут выполнить обязательства, не нарвавшись на штрафные санкции.

В целом проведение подрядных торгов стало одним из элементов системы обеспечения качества работ. Они помогают исключить монополизм подрядчиков в отдельных районах области, отсекают от рынка строительных работ мелкие, недостаточно квалифицированные организации и способствуют высокоэффективному расходованию средств налогоплательщиков.

Николай ВАСИЛЬЕВ

НА «ЭВЕРЕСТ» ЗНАНИЙ

В доперестроечные времена существовала стройная система подготовки и переподготовки кадров от рабочих специальностей до высшего звена управленцев. Дипломированных специалистов было великое множество, хотя профессионалы своего дела встречались не так часто, как хотелось бы. А как обстоит дело сейчас?

Главное управление дорожного хозяйства Челябинской области немало сил и средств вкладывает в подготовку и переподготовку кадров. Условно направления этой работы можно разбить на три части: обучение и переподготовка государственных служащих, подготовка молодежи в вузах и обучение рабочих специальностям.

В прошлом году 9 государственных служащих главного управления прошли обучение на Высших административных курсах Челябинского института государственного и муниципального управления. В этом году еще 15 человек приобщатся к науке управления. Что до профессиональной подготовки, то челябинские дорожники-управленцы регулярно повышают ее на базе учебно-консультационного «Диалог-Центра».

Другая картина складывается с подготовкой специалистов низшего и среднего звена управления. Не секрет, что в последние годы приток молодых специалистов сни-

зился. Озабоченные будущим дорожного строительства руководители ГУДХ нацелили коллективы на проведение профориентации на местах. В наше время миграция выпускников стала редкостью. В основном они возвращаются поближе к дому. Поэтому идея профориентации проста: кадры из районов и для районов. На такой основе в прошлом году был произведен набор студентов на специальность «Строительство автомобильных дорог и аэродромов» Челябинского государственного технического университета.

С каждым студентом ГУДХ заключило договор о приеме на работу молодого специалиста. В нем предприятие обязуется предоставить молодому специалисту по окончании обучения должность и работу по специальности в пределах Челябинской области, обязуется организовать проведение практики с целью получения высокой профессиональной подготовки. Каждый молодой специалист после окончания вуза будет обеспечен жилой площадью в общежитии, а по истечении года работы на контрактной основе получит льготы на строительство жилья или покупку квартиры.

Есть в договоре и обязанности студента, но надо быть полным идиотом или очень хорошо обеспеченным человеком, чтобы позволить себе не выполнить эти простейшие условия — отучиться, прибыть на работу через 2 месяца и отработать не менее трех лет. Обучение каждого студента в 1997 году обошлось ГУДХ в 5 млн руб., а всего на образование дорожников затрачено было более 100 млн неденоминированных рублей.

Самым интересным и необычным образом происходит подготовка рабочих кадров. Вернее необычен сам учебный центр «Эверест». Это первое частное учебное заведение Челябинска, созданное практически с нуля шесть лет назад и прошедшее государственную аккредитацию. Парадокс в том, что, оказывается, центр берется обучать всех и всему, да при этом гарантирует качество подготовки. Секрет такого подхода прост. В штате центра всего 8 человек, а к пре-



*Директор «Эвереста»
Н. Шуленин.*

подаванию «со стороны» привлекаются... более 200 специалистов — профессионалов своего дела. Процесс обучения поставлен на самый высокий уровень. К примеру, в группе учащихся не бывает более 12 человек. Увеличение может сказаться на качестве подготовки.

— В наше безденежное время найти способного преподавателя достаточно просто, — рассказал директор центра Николай Шуленин. — И, естественно, качество обучения будет гарантировано, если, к примеру, грейдеристам преподает ведущий конструктор того завода, на котором производятся эти грейдеры...

Недостатка в желающих учиться «Эверест» не испытывает. Волна трудоустройства по родственным признакам схлынула. Везде требуются специалисты своего дела, люди, умеющие работать. Поэтому заявок на обучение гораздо больше, чем центр может выполнить. Это позволяет вести отбор претендентов на ту или иную специальность.

Дорожников привлекает постановка обучения и авторитет «Эвереста», и они не только заказывают подготовку кадров рабочих специальностей, но и проведение семинаров для главных бухгалтеров, кадровиков, механиков. Борьба за высокое качество выполнения дорожно-строительных работ требует и высокого качества подготовки специалистов.



Занятия с грейдеристами.



*Диспетчерский пункт
«Эвереста».*

Сергей ПЕРШИН,
директор ООО «Евразия»

ПТИЦА «ТРОЙКА», КТО ТЕБЯ ВЫДУМАЛ? ЧЕЛЯБИНСКАЯ ФИРМА «ЕВРАЗИЯ»



Для эффективной работы дорожникам России необходима машина, которая могла бы совместить в себе все важнейшие функции по содержанию дорог в течение года. И сегодня такая машина есть. Это специализированный дорожный комплекс «Тройка-2000», созданный на базе автомобиля «Урал» совместными усилиями российских и финских специалистов. «Тройка-2000» отвечает всем современным требованиям.

В качестве рабочего оборудования используют-

ся: передний, средний (нижний) и боковой отвалы. Они определенной конструкции с различными типами ножей. Кроме того, имеются: специальные распределители противогололедных и фрикционных материалов (пескосолеуразбрасыватели); щетка уборочная; гидропушка; водяная гребенка. Есть также подъемная стрела (манипулятор) грузоподъемностью до 700 кг и с вылетом до 6,5 м. На нее при необходимости можно навесить грейфер и кусторез.

Здесь перечислены только основные (базовые) навески, а всего их существует несколько десятков, не считая ручного инструмента, работающего от гидросистемы. Это гидромолоток, гидрофреза для асфальтобетона, гидронасос, гидромобур и т.д. Комплектация навесками и ручным инструментом определяется желаниями заказчика.

Наряду с «Уралом» базовой машиной для навески

такого оборудования могут служить тяжелые трехосные грузовики, например, самосвалы фирм «Скания» и «Вольво» (Швеция). Но если за самосвал «Вольво» надо выложить 1 млн денонмированных рублей, что сегодня непозволительная роскошь, то машина «Урал» значительно дешевле. При этом она не только не уступает, но и превосходит зарубежные аналоги по техническим характеристикам. Не стоит забывать и о том, что, применяя российские машины, дорожники тем самым поддерживают экономику России.

Использование в качестве базы шасси автомобиля «Урал» позволяет вести снегоочистку на рабочей скорости до 60 км/ч и с достаточной высокой производительностью, обеспечивая безопасную эксплуатацию транспорта. Ширина очищаемой полосы покрытия за один проход составляет 6 метров.

На высокой скорости специальная аэродинамическая геометрия переднего отвала позволяет отбрасывать снег до 20 метров, то есть практически исчезает проблема удаления снежных валов вдоль обочин дорог. Необходимо отметить, что монтаж и демонтаж переднего отвала занимает всего несколько минут.

Основное назначение среднего отвала — тщательная очистка покрытия, удаление с него снежного наката или наледи, уборка смеси снега и льда с водой. Летом этот отвал грейдерного типа используется для профилирования поверхно-

сти дорог с грунтовым покрытием.

Боковой отвал служит главным образом для увеличения ширины патрульной снегоочистки и для сброса снежных валов с обочин дорог, что особенно важно делать весной в момент таяния снега и льда, чтобы предотвратить сброс и застой талой воды на покрытии, а в летнее время он служит для профилирования обочин.

Пескоразбрасывающее устройство типа «Хагквист» одновременно работает со всеми видами оборудования при уборке снега, шуги, наката, обрабатывая поверхность дороги мелким щебнем, песко-соляной смесью или солью.

С окончанием снежного сезона «Тройку-2000» нет необходимости ставить на консервацию. Навешенное на нее поливомоечное оборудование (передняя щетка для уборки дорог, оборудование для мытья знаков, указателей, путепроводов, ограждения) позволяет содержать дороги в идеальном состоянии.

Грейферный ковш делает возможной очистку обочин дорог от различного вида мусора, ненужных предметов, а также очищает перепускные трубы от заиливания.

Кусторез, навешиваемый на стрелу-манипулятор, оснащенный сверхпрочными дисковыми ножами, позволяет формировать обочину дороги с минимальными затратами времени, ведь ему не страшны даже молодые деревья диаметром до 100 мм.

Необходимо отметить, что всем навесным оборудованием можно управлять из кабины водителя. Если на КДМ для настройки плугов надо остановиться, то здесь все делается на ходу. Водители-механики, работающие на машинах серии «Тройка-2000», по достоинству оценили ее ходовые качества, простоту управления, неприхотливость в обслуживании. Но все свои достоинства спецмашина проявляет только в том случае, если заранее подготовлена под навеску оборудования, начиная с момента сборки автомо-





бильного шасси на заводе. Этим мы и занимаемся с первых дней создания ООО «Евразия».

Бесперебойную работу машин во всех регионах России обеспечивают созданные участниками проекта подразделения «Уралазтехсервис» и «Миасстехсервис». Их специалисты постоянно отслеживают состояние машин, своевременно реагируют на поступившие заявки от дорожных хозяйств, несколько раз в год объезжают с профилактическими осмотрами все дорожные хозяйства, имеющие машину «Тройка-2000». Эти меры определяют минимально возможные простои машин по техническим причинам.

Большое внимание мы уделяем обучению водителей, механиков, мастеров дорожных участков, которые получают спецмашины серии «Тройка-2000» — это залог долгосрочной и эффективной ее работы. Обучение

ведется по утвержденной программе с участием всех производителей. По окончании семинара сдавшим экзамены выдается диплом.

У нас налажена хорошая обратная связь. Она помогает нам в дальнейшей работе. Сегодня, используя полученную информацию, накопленный опыт и ваши требования, мы приступаем к серийному выпуску уже четвертого поколения спецмашин серии «Тройка-2000» на базе «Урал-6301». Она отвечает требованиям «Евро-2».

Пятилетний стаж работы машин «Тройка-2000» в России подтверждает их надежность и приспособленность к нашим непростым



погодно-климатическим условиям.

Конечно, «Тройка-2000», оснащенная всесезонным оборудованием, дороже, чем КДМ, но и производительность ее выше в 4 — 5 раз. А с экономической точки зрения предприятиям, занимающимся исключительно обслуживанием дорог, гораздо выгоднее, чтобы техники было меньше, но была бы она значительно производительнее.

Очень важно, чтобы вы, уважаемые дорожники, по-

няли, что мы не поставляем железо, мы продаем **комплексную систему**, в которую входят: специализированная машина, обучение персонала, гарантийное обслуживание, сервисное обслуживание, постоянная двусторонняя информация.

Покупая нашу машину серии «Тройка-2000», вы покупаете весь комплекс!

Наш адрес:
454080, г. Челябинск,
а/я 9437, ООО «Евразия»,
тел. факс (3512) 37-73-40.



Всё для строительства ДОРОГ

- Бульдозеры
- Автокраны
- Автоплатформы
- Прицепы
- Асфальтовые установки
- Асфальтоукладочная техника
- Авторейдеры
- Самосвалы, краны, запчаст.
- Расходные материалы
- Дорожные знаки



ЗАО «АВТОДОРСНАБ»
Россия, 454048, г. Челябинск, ул. Федорова, 1
Тел./факс: (3512) 60-40-80, 60-40-66, 37-49-47, 39-07-51.
Телетайп: 124189 ЛУНА
E-mail: roof@aorsnb.chel.su

Николай ПРОКАЗОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

ЗА КАМЕННЫМ ПОЯСОМ УРАЛА

Много богатств и тайн хранит в себе каменный пояс Урала, но без дорог не вывезти отсюда даров Хозяйки медной горы. Сама Хозяйка нам, как и большинству других «чужаков», не показала, а вот дороги к ее богатствам посмотреть довелось и даже удалось проехать по ним до удивительного «города мастеров» — Касли.

ПЕРВАЯ — НЕ ЗНАЧИТ ЛУЧШАЯ

Зима, израсходовав запасы снега, медленно отступала, оставляя за собой высоченные снежные валы на обочинах. Готовясь к весеннему таянию снега, дорожники бросили всю тяжелую технику на сталкивание валов — один из нехитрых, но необходимых способов защиты покрытия дорожного полотна от разрушающего воздействия вешних вод. Их стараниями постепенно обнажалась не только проезжая часть, которую поддерживали «черной» всю зиму, но и раздельная, и обочины. Федеральная дорога Челябинск — Екатеринбург, лишаясь валов, обрела первоначальную ширину и внешний вид, радующий душу и взор потребителя дорог. Но профессионал — первый заместитель начальника Главного управления дорожного хозяйства Александр Мамонтов — морщился от мелкого подрагивания автомобиля, как от зубной боли.

— Строили дорогу скоростным методом с помощью комплекта оборудования

«Автогрейд» совместного российско-американского производства, — пояснил он, — и «прокололись». Внешне все выглядело нормально. Перспектива, план, профиль, а вот микропрофиль, как рябь на воде. Автоматика при укладке срабатывала с запозданием. Сейчас бы мы такую работу не приняли...

Дефекты строительства — не единственная беда федеральной дороги, находящейся на обслуживании у территориального управления. Она пестрит «заплатами», на ней появляется колейность. Дело в том, что на реконструкцию нет средств. А денег, выделяемых на содержание, недостаточно для обеспечения нормативного транспортно-эксплуатационного состояния. Их едва хватает на ямочный ремонт. Меж тем в этом году изменена классификация работ, и в содержание вошли и поверхностная обработка, и разметка, и инженерное обустройство. Будет ли соответственно увеличено и количество выделяемых средств, пока неизвестно. Финансирование ведется помесячно и даже о следующем месяце предположить что-либо конкретное невозможно.

Из-за неопределенности финансового обеспечения не решаются дорожные и на установку постов весового контроля, способных помочь в сборе денег с конкретных виновников преждевременного разрушения дорог. Понятно, что федеральные направления загружены больше, и весовой контроль в первую очередь надо устанавливать именно на них. Но какой интерес территориальному управлению тратить собственные

средства на обустройство и содержание постов, если собранные суммы будут перечисляться в федеральный бюджет без гарантии возврата?

Сейчас прорабатывается вопрос о создании в Челябинске дирекции федеральных дорог. Может быть, при таком раскладе положение изменится?

— Вряд ли, — сомневается Сергей Домнин, директор Сосновского ДСР, обслуживающего участок федеральной дороги на Екатеринбург. — Сейчас пополнение основных фондов предприятий, занятых на обслуживании федеральных дорог, идет в основном за счет территориального фонда. Пока мы не делим технику на федеральную, на арендованную у Главного управления дорожного хозяйства и на находящуюся в собственности ТОО. Ведь в наших предприятиях не более чем по 5 — 7 единиц федеральных механизмов, и ими не обеспечить содержание дороги. Меж тем с созданием дирекции и с передачей на ее баланс дороги, дирекция попытается выделить собственное имущество. А если не попытается и все останется по-прежнему, то зачем создавать лишнюю надстройку? Мы сейчас и без нее при минимуме федеральных вложений держим дороги...

В том, что это не пустые слова, мы убедились на базе Сосновского ДСР. Среди других предприятий области это крепкий «середняк». Численность в сезон достигает 240 человек. Из 70 единиц специализированной дорожной техники треть — собственность ТОО. Есть 2 АБЗ, 2 битумные базы, цех по изготовлению дорожных знаков. Однако всего этого недостаточно для плавной, отлаженной работы, особенно на содержании. Приходится «на хитрости пускаться». Для посыпки песко-соляной смеси приспособивают списанные сельскохозяйственные разбрасыватели удобрений, для борьбы со снегом и на-



Сергей Домнин.

катом используют изобретения местных умельцев, которые своими силами даже отвалы для патрульной снегоочистки делают.

Но это все от бедности. Главное направление — все-таки на закупку современной техники. При умелом применении она не будет убыточной, даже если дорожка стоит. У Сосновского ДСР заключены договоры с 5 заводами на испытание новой дорожной техники. Одну из новинок — грейдер А 120.1 завода им. Колосенко — удалось заставить на базе. Машина скоростная, удобная в управлении и незаменимая в дорожных работах.

«ПИКНИК» НА ОБОЧИНЕ

Снова стелются под колеса автомобиля километры федеральной дороги, и снова речь идет о проблемах, окружающих ее. Пронесется за стеклом автобусные павильоны с причудливо изогнутыми формами из профнастила и соседствующие с ними аккумуляторные «домики» туалетов. К сожалению, достаточно



Цех дорожных знаков Сосновского ДСР.

нескольких остановок, чтобы убедиться, что оба сооружения зачастую используются по одному назначению, что в некоторых павильонах заметны следы костров и просто бездумного варварского стремления к разрушению. Культурный уровень тех, для кого это строилось, явно оставляет желать лучшего.

Рецепта для решения этой проблемы и «лечения» больных вандализмом еще не придумано. Удивляет не столько отношение некоторых пассажиров к дорожным объектам, сколько отношение водителей — непосредственных потребителей дороги к ее состоянию. Не редкость, когда водитель, ликвидируя поломку, бросает на обочине диск, покрышку, камень, притащенный им в качестве подставки под домкрат. Эти штучки дорого обходятся дорожникам, выводя из строя шнекороторы, окашиватели. Почему на водительских курсах изучают устройство автомобиля, правила движения, но не изучают правила пользования дорогой? Почему в школах детям мало рассказывают о том, как относиться к окружающему миру, к природе, как вести себя в общественных местах?

Эти вопросы можно решить только в масштабе всей страны. А отдельно взятая территория, ну и, конечно, Главное управление дорожного хозяйства пока смогло решить только вопрос дорожного сервиса. Причем, как оказалось, совсем не обязательно тратить на это средства дорожного фонда.

Известно, что желающих разместить вдоль дорог заправочные и получать прибыль от реализации ГСМ очень много. Задача, которую решил Главное управление дорожного хозяйства, состояла в том, чтобы без согласования с дорожниками не выросла ни одна АЗС. А дорожники дают согласование в том случае, если вместе с АЗС предприниматель обеспечивает весь комплекс сервисных услуг, начиная с теплого туалета, связи, продажи необходимых товаров и запчастей, организации пунктов пита-



Погрузчик с отвалом для очистки барьерных ограждений.

Каслинские дорожники.



ния и мотелей. Дело движется, причем иногда принимает совершенно фантастический оборот. В нескольких десятках километров от Челябинска, в абсолютно «сухопутной» местности, мы вдруг увидели... прогулочный теплоход. Один из предпринимателей умудрился доставить его сюда в надежде заманить клиента экзотическим видом мотеля и кафе...

Согласование пунктов придорожного сервиса на территориальных дорогах Челябинской области с дорожниками и ГАИ стало жестким правилом. Но нет правила без исключения, и в этом мы убедились у поворота с федеральной дороги на Касли. Здесь под «крышей» администрации расположенного в двух километрах поселка Тюбук разместился самочинный рынок. Из жердей сколочены павильончики, и «находчивая» администрация Тюбука, неизвестно на каком основании, взимает с торговцев плату за пользование этими торговыми рядами. Пока что попытки дорожников выжить «захватчиков» заканчиваются неудачей.

ГОРОД МАСТЕРОВ

Дорога на Касли проходит через Кыштым и Карабаш на Миасс, значительно сокращая расстояние и исключая из схемы движения «угол», в котором находится Челябинск. Поэтому в последнее время интенсивность движения по ней увеличилась. Сам город широко известен всему миру благодаря художественному промыслу — каслинскому литью. Но нас, естественно, больше интересо-

вали не мастера литья, а мастера строительства и содержания дорог. И в том, что они здесь есть, убедили уже первые километры дороги: на ней были расчищены даже барьерные ограждения. Мы перестали удивляться этому, когда увидели самоделку каслинцев — узенький отвал на мини-погрузчике. Маневренный и скоростной погрузчик сделал несколько заходов и, несмотря на наличие знаков о производстве дорожных работ, успел уйти с проезжей части на обочину, прежде чем мы к нему приблизились...

В составе Каслинского ДРСУ 3 крупных дорожных участка, АБЗ, битумная база. С 1984 года при нем существует подсобное сельское хозяйство со свинокомплексом на 600 голов скота. Для экономики предприятия оно давно уже стало обузой, но для социальной поддержки рабочих вещь пока нужная. А в производственном плане ДРСУ может похвастаться собственным щебеночным карьером. Ежегодно оно выпускает порядка

140 — 150 тыс. куб. м щебня самых различных фракций.

В последние годы к каслинским дорогам подбираются конкуренты из Свердловской области и соседи из строительной отрасли, при-

шедшей в упадок. Пока что удастся отстоять право на работу за счет высокого качества содержания дорог. Обеспечить качество не просто. К примеру, один из больших вопросов — отсутствие метеобеспечения. Число объектов государственной метеослужбы значительно сократилось, приходится пользоваться прогнозами Верхнеуфалейской метеостанции. А как их применить, если уже в 40 километрах от Верхнего Уфалея разница температуры достигает 10 градусов?

Особо остро в этом лесном краю стоит проблема землеотвода. Дорога постоянно зарастает, и чтобы обеспечить видимость на поворотах, необходимо иметь минимальный запас земли. По дорогам, обслуживаемым Каслинским ДРСУ, этот запас для выполнения всех требований по безопасности движения составляет 5 гектаров. Оплата дополнительной земли ежегодно будет выливаться в значительные средства, и все пока остается по-прежнему. Каслинцы, как и многие другие дорожники России, убеждены, что **России остро необходим закон, освобождающий землю, занятую дорогами, от земельного налога.**

Пожелав дорожникам Касли — настоящим мастерам своего дела достичь той же известности в работе, какой достигли их земляки — мастера художественного литья, мы возвращались в Челябинск. Свет фар выхватывал из темноты знаки дорожной обстановки. В лучах света и они, и полная, тускло светившая луна, казались еще не остывшими изделиями каслинских литейщиков.



Въезд в Касли.

ПРИШЛА ПОРА ТАКИХ ТРАСС

Так говорит начальник ДРСУ Анатолий Павлович КОСОЛАПОВ, ведущий строительство дороги от Магнитогорска до Челябинска

Из воздушного такси Ми-2 Магнитогорск виден издали. Определить его нетрудно по дымящимся трубам и темной полосе асфальта, перечеркивающей белые снежные поля и темные перелески. Нельзя сказать, что трасса забита автомашинами, но интенсивность



Анатолий Косолапов — начальник ДРСУ

движения уже соответствует дороге первой категории. К сожалению, сама дорога пока далека от требований сегодняшнего дня. А что же говорить о дне завтрашнем?

Завтра транспортная нить свяжет Магнитогорск с Уфой, прогнозируется увеличение потока транспорта почти в два раза. Существующая ветка никак не справится с такой нагрузкой...

Дороги у нас — такая уж, видно, отличительная российская черта — всегда не поспевали за прогрессом. Отличительная — потому что и в Европе, и в Америке дорожная политика всегда рассчитана на перспективу. Там строят обязательно с учетом

того, тяжеловозы какой массы появятся на трассах и когда именно, как будет экономически развиваться тот или иной регион и каких видов пути сообщения для этого понадобятся...

У нас же сначала двадцатитонники раздавливают асфальт, мы укладываем новый, не зная, что года через три более тяжелая техника «справится» и с ним. Мы, образно говоря, прокладываем трассы не впереди машин, а вслед за ними.

Так было и здесь.

Магнитогорск уже начал дымить, а в проектах плана первой пятилетки только закладывалась строка о необходимости

связать этот город с Верхнеуральском, Троицком, Кизильским... Какого качества дороги должны были связать гигант индустрии с внешним миром? Об этом можно судить по одному документу, датированному 1930 годом:

«Дорожные работы с применением дорожных машин на дорогах Троицкого округа (куда территориально входил Магнитогорск) производились лишь с применением только конных утюгов... Просьба выделить: лопат конных 10 штук, грейдеров легких конных 4, утюгов тракторных 2, конных 2...»

Мы уже упоминали об иностранцах. Как известно, работали они специалистами и на Магнитке. И один из них, инженер Пауль, писал в 1933 году:

«...С постройкой гигантских заводов транспортное сообщение по глинистой, легко размываемой дороге стало совершенно невозможным: более 50 процентов автомашин выбыли из строя и потребовали длительного капитального ремонта. Все это в значительной мере тормозило строительство... Бездорожье в Магнитогорске не обошлось бы так дорого, если бы на дороге с самого начала... было обращено серьезное внимание».

Увы, не было такого внимания ни в тридцатых, ни в пятидесятых, ни даже позже. И вина в том меньше всего ложится на самих дорожников. Что они могли, если в экономической политике дороги России всегда имели вторичное значение?!

Наш вертолет приземляется рядом со строящейся трассой. Анатолий Павлович Косолапов приглашает в свою машину, и мы мчимся по пустынному пока шоссе с такой скоростью, что машина, кажется, парит над землей.

Нет, поясняет Косолапов, трасса эта будет не скоростной, рельеф местности не позволяет сделать ее таковой, да перед дорожниками изначально поставлена-то другая задача. Четырехполоска первой категории будет отвечать требованиям завтрашнего дня по нагрузке и интенсивности. Таким образом, она учитывает перспективу.

Фирма, строящая дорогу, создана администрацией области при участии Магнитогорского металлургического комбината. Существует она три года, заказчиков ни разу не подводила, все работы выполняет с отличным качеством.



Григорий Косых — главный инженер Южуралавтобана

Техника тут задействована мощная, современная, в основном иностранного производства — опять-таки не вина это наша, а беда. Но зато механизаторы в ДРСУ такие, что западные специалисты, приехавшие для того, чтобы обучить местных грейдеров тонкостям дела, лишь руками развели. Признались: так ювелирно работать, как работают, к примеру, Н.Иванов, О.Тимашов, А.Борисов, А.Конаев, могут не все...

Этой осенью комиссия будет принимать первый, двенадцатикилометровый, участок трассы.

— Начальство разрежет ленточку, и мы пойдем дальше, — говорит Анатолий Павлович. — Путь-то еще вон какой большой...



Автомобильная дорога Южноуральск — Магнитогорск

Виктор МОХОВ,
главный специалист отдела приемки работ

В НАПРАВЛЕНИИ КАЧЕСТВА



Одной из главных задач дорожного хозяйства является своевременное осуществление мероприятий, обеспечивающих соответствие технического состояния искусственных сооружений всем нормам, и своевременное повышение их эксплуатационных качеств с учетом роста движения автомобилей.

Недостаточный контроль со стороны дорожных организаций, а также низкое качество проектных решений и строительно-монтажных работ приводили к сокращению сроков службы сооружений в среднем до 30 лет. К 1994 году в Челябинской области сложилось критическое положение с техническим состоянием мостов и путепроводов. Из 254 сооружений общей длиной более 13000 м 75 длиной около 3000 м по результатам проведенного Московским автомобильно-дорожным институтом обследования были признаны аварийными. Еще 39 мостов и путепроводов общей длиной более 2100 м не удовлетворяли современным требованиям по габаритам и нагрузкам. В связи с этим был снижен общий технический уровень автомобильных дорог, нарушались такие транспортно-эксплуатационные характеристики, как скорость, безопасность движения и пропускная спо-

собность. Поэтому одной из первоочередных задач дорожного руководства области стало переустройство в кратчайшие сроки всех аварийных мостов и путепроводов.

Основной объем по строительству мостов в области традиционно выполнял базирующийся в Челябинске Мостоотряд №16. Участвовал в этом и Мостоотряд №105 из Магнитогорска. Их силами до 1994 г. строилось в среднем 3 — 4 сооружения. Это объяснялось тем, что основные объемы мостоотряды №16 и №105 выполняли у других заказчиков, работали на Министерство путей сообщения и на соседей в Башкирии. Эффективное использование дорожного фонда позволило обеспечить стабильное финансирование всех планируемых объектов и тем самым заставило подрядчиков увеличить объемы строительства в области.

Но при жесткой монополии и отсутствии конкуренции с увеличением объемов трудно было ждать улучшения качества вы-



Мост через реку Кумляк на автодороге Зерновий — Новый Кумляк.

полняемых работ. Поэтому администрация дорожного хозяйства области пригласила для работы Мостоотряд №82 из Курганской области. Конкурсное распределение заказов по всем объектам строительства мостов и путепроводов, а также более жесткие требования со стороны заказчика позволили в значительной степени повысить качество работ. Например, из 12 мостов, построенных в 1997 году, 10 были приняты государственной комиссией без единого замечания. Всего за последние четыре года построено и сдано в эксплуатацию 44 моста и путепровода общей длиной более 2100 м.

А в 1998 году будет закончено строительство еще 11 искусственных сооружений общей длиной 725 м, а так же произведен капитальный ремонт на 7 мостах общей длиной 543 м.

Строительство ведется не только на аварийных и не

удовлетворяющих существующим требованиям СНиПа объектах, но и на новых направлениях, решающих серьезную проблему обхода населенных пунктов.

Так, в 1998 году будет закончено строительство обхода п.Агаповка на автодороге Магнитогорск — Кизильское — Сибай — Зилаир — Ира с мостом длиной 126 м, через р.Урал будут сданы мосты на обходе Магнитогорска и у п.Спасское.

К 1999 году вступит в строй комплекс искусственных сооружений, состоящий из трех мостов и одного путепровода, общей длиной 472,5 м на обходе п.Бреды. Тогда же планируется окончание строительства моста через р.Течу длиной 102 м на обходе п.Нижне-Петропавловка на автодороге Шадринск — Миасское.

Очень серьезно подошла администрация управления дорожного хозяйства к решению вопроса обслуживания искусственных сооружений. В 1998 году создано Управление по содержанию мостов и путепроводов. Эта специализированная организация на начальной стадии будет заниматься содержанием всех мостов и путепроводов области, а впоследствии займется также выполнением мелкого и среднего ремонтов.

Обеспечение качественного уровня содержания мостового хозяйства и демополизация подрядчиков-мостостроителей стали существенным шагом к увеличению срока службы сооружений.



Мост через реку Акмулла на автодороге Картамы — Снежный.

«СОЕДИНЯЕМ БЕРЕГА И СЕРДЦА...»

Есть в Челябинске весьма авторитетная организация — Мостоотряд-16. Известная не только на Южном Урале, но и в Башкирии, Свердловской и Тюменской областях, а до недавнего времени и в Казахстане... Если же взять «географию» со дня основания, с 1941 года, что это будет без преувеличения полстраны.

Но Челябинск, конечно, главное место его дислокации. С тех пор, как он здесь обосновался, прошло 40 лет.

Вообще-то МО-16 не «наш», а транстроевский. Но если вспомнить, на каких автомобильных дорогах мостовики трудились, какие искусственные сооружения на них возвели, то заниматься ведомственным делением, право, грешно. За 40 лет построено 36 километров мостов, путепроводов и подходов к ним. Почти километр в год! Не слабо, как говорят. А ведь были еще и жилые, промышленные предприятия, уникальные городские объекты. Возможности коллектива поистине безграничны.

Кстати, о возможностях. Своеобразие любого го-

рода определяется тем, много ли в нем зданий и сооружений, представляющих архитектурную ценность. В Челябинске к таковым следует отнести железнодорожный вокзал, каких мало в стране, беломраморный колосс драматического театра, дворец спорта «Юность», торговый центр, цирк... Так вот, из шести названных монументальных сооружений два — вокзал и торговый центр — возводил Мостоотряд-16.

Сегодня прославленный коллектив возглавляет В.Н.Теплов. Он родился в 1947 году в с.Иглино Башкирской АССР. В 1966 году окончил Уфимский техникум железнодорожного транспорта. С 1966 по 1969 год служил на Северном флоте. В 1976 году окончил институт железнодорожного транспорта в Москве по специальности инженер путей сообщения — мостовик. Работал мастером

в мостопоезде №414, прорабом, инженером в Уфе, главным инженером мостопоезда 1/37. Потом был заместителем председателя Ленинского райсполкома г.Перми, главным инженером, начальником треста дорожного строительства. С 1987 по 1990 год — заместитель председателя Пермского горисполкома.

Заслуженный строитель Российской Федерации. Награжден почетными грамотами. Женат, трое детей.

— Валерий Николаевич, если вспомнить только то, что возводилось при вашем непосредственном участии, получится внушительный перечень. Но было немало интересного и «до того».

— Список объектов, которые построил Мостоотряд-16 за всю историю своего существования, объем и внушитель. Я пере-



числяю лишь города, где оставил свой след коллектив. Рождением своим он обязан городу Горькому, где в конце 1941 года был сформирован мостопоезд-424. Естественно, его деятельность того времени была посвящена Победе и залечиванию ран, нанесенных войной. Восстанавливали мосты, строили новые — в интересах передвижения войск.

Основные точки на карте: Пенза, Яхрома и Малоярославец Московской области, Беляев в Тульской области, Брянск, Смоленск, Гомель... Окончание войны мостоотряд встретил в Днепрпетровске. Потом опять были места, опаленные боями: Кривой Рог, Запорожье...

Интересная страница истории — освоение целины. Много лет мы работали в Павлодаре и Целинограде



В. Н. Теплов

(Акмолинске). И сейчас костяк коллектива — это целинники. Когда-то они пришли сюда семнадцатилетними пареньками, а ныне — достопочтенные ветераны, опытные, знающие себе цену...

Наш коллектив вообще славен мастерами. Что ни имя, то легенда. Коленченко Владимир Алексеевич, прораб, «командир» базы, для него нет ничего невозможного. Гудилов Александр Егорович, заслуженный транспортный строитель, человек, закаленный Севером. Трофимов Геннадий Александрович, почетный транспортный строитель, о таких говорят: и жнец и на трубе игрец. Курбаленко Иван Наумович, бульдозерист. Нет такой строительной техники, которой он не освоил бы. Мазин Александр Серафимович, бригадир монтажников, машинист сваебойного агрегата, рабочий — ювелир...

— Давайте, однако, закончим историю.

— С 1957 года мы в Челябинске, а через десять лет МСП-424 был переименован в Мостоотряд-16 треста мостострой № 4. С тех пор коллектив вырос количественно, пополнился мастерством и вот уже не один год выступает в таком «сольдном» качестве. Структурно трест, а ныне ЗАО «Уралмостострой» состоит из 9 подразделений, а когда-то было 16, 7 из них остались в Казахстане.

— Качество, очевидно, вы упомянули не ради красного словца. Это ваш стиль, почерк. История, традиции, так сказать, обязывают.





— Да, у всех наших объектов, будь то пешеходные, коммуникационные, автодорожные или железнодорожные мосты, сложные путепроводные развязки, жилые дома, заводские цехи, пассажирские платформы, тоннели, подпорные стенки, профилактории или особые архитектурные сооружения, основа одна — добротное качество.

— В этом суть вашего опыта?

— Не только... Думаю, еще и в мобильности. Мы готовы ехать в любой регион страны, откуда поступят заказы, умеем работать в отрыве от базы, мы быстро привыкаем к любым условиям, даже если они далеко не комфортные. Мы способны предложить нестандартные инженерные решения...

— Можно ли привести примеры?

— Сколько угодно. Мы построили несколько объектов в горах, вдали от дорог. Строительство по существу заключалось лишь в сборке и объединении крупных узлов. Или, вспоминая, металлургические железнодорожные мосты че-



рез реки Атлян, Сатку, Юрюзань. Пролетные строения собирались рядом и в «окна» не более суток устанавливались на месте с помощью надвигки или мощных стреловых кранов. Интересным был автодорожный мост через реку Тобол в г.Ялуторовске. Пролетное строение длиной 180 м собрали заранее, на подходе, и надвинули на опоры с помощью аванбека при 60-метровом пролете. Никогда не забуду мосты за Полярным кругом — через реки Таб-Яху (42+5х63+42) и Хадутте (8х63). Монтировали в труднейших условиях Севера, зимой, на временных опорах и ничего — справились. Дорога на Ямбург была открыта.

— Все это, как я понимаю, в прошлом, а что вы делаете сейчас?

— Строим, реконструируем и ремонтируем одновременно 22 объекта. Назову важнейшие: путепровод на 1352-м километре автодороги Самара — Уфа — Челябинск, там же мост через реку Большой Кидыш (Башкортостан), мосты через реки Ук, Сулу, Атю, Трамшак, Еманжелинку, Большую и Малую Баевки, путепроводы на повороте на Кунашак автомагистрали Екатеринбург — Челябинск, у Коркино на дороге Челябинск — Троицк и в екатеринбургском аэропорту Кольцово. В Челябинске возводим пять объектов, в их числе четыре крупные и сложные путепроводные развязки, а также принимаем участие в строительстве метро.

— Но, говорят, вы строите и непосредственно дороги. Это ведь тоже свидетельствует о достоинствах коллектива.

— Строили. Из сборного железобетона. Это дорога первой технической категории Екатеринбург — Челябинск, а в Челябинске — улица Павелецкая. Будут заказы — сумеем и сейчас справиться с подобными задачами. Нам посильны объекты любой технической сложности.

— Вы упомянули о способности работать в отрыве от места постоянного базирования. Объекты-то Челябинска, наверное, к категории отдаленных не относятся?

— А строительство в Башкирии? Это же 630 километров. Объекты Челябинской области удалены на 60, 200 и даже 360 километров. До аэропорта Кольцово 230 километров. Наши люди живут в вагончиках, работают вахтовым методом. Мы, повторяю, легки на подъем.

— Действовать автономно вы можете. Но это, очевидно, потому, что имеется хорошая производственная база?

— Да, у нас есть все необходимое для продуктивной работы. Мы сильны тылами.

Наша база расположена в Челябинске, в северо-западном промышленном районе. Промплощадка занимает площадь 8,4 га. Годовой грузооборот — 256 тысяч тонн. По жилой дороге мы можем принять 21 тысячу тонн цемента, до 23 — песка, свыше 45 — щебня и 7 тысяч тонн — арматурной стали. А отправить железнодорожным или автомобильным транспортом способны до 120 тысяч тонн готовых мостовых конструкций или 48 тысяч кубометров железобетона, до 30 тысяч кубометров товарного бетона. Вот такой масштаб.

У нас есть бетонный завод, работающий в две смены, необходимые складские помещения, арматурные и деревообрабатывающие цехи, пять стандов по изготовлению автоматических балок длиной до 42 метров, пропарочные ямные и наземные камеры площадью

1,5 тысяч квадратных метров, компрессорная станция. Механический корпус объединяет в себе ремонтный, слесарный и электрический цехи. Погрузочно-разгрузочные и ремонтные работы обеспечиваются двумя 45-тонными, одним 60-тонным, одним 10-тонным и другими более мелкими — козловыми и башенными кранами.

Говоря о тылах, нельзя не отметить коммунально-бытовое хозяйство. У нас есть собственный поселок в Советском районе — Федоровка, 5,5 тысячи жителей, 216-квартирный дом по улице Куйбышева в Челябинске, административное здание со зрительным залом на 200 мест. Словом, все, как у людей.

— И что же, никаких проблем?

— Как без них. Проблем хватает. Прежде всего меня беспокоит то, что многие наши возможности — технические, инженерные и все другие — остаются невостребованными. Мы способны на



гораздо большее, чем делаем в настоящее время. Ну и еще надо модернизировать ряд цехов, обновить некоторое оборудование. На это требуются большие средства, но мы найдем их, несмотря на трудности с финансированием работ и задержкой зарплаты. Ибо без современной материально-технической базы нет будущего.

У нас благородная, очень нужная людям работа. Мы соединяем не только берега, но и сердца.

**Беседа вел
Вадим СЕДОЙ**

На снимках:

**архитектурные
достопримечательности
Челябинска, сооруженные
Мостоотрядом-16**

Владимир ФЕДОРОВ,

**главный специалист Урало-Сибирской
дирекции развития дорожно-машиностроения**

ЭЛИКСИР ДОЛГОЛЕТИЯ



«Болезни» российских дорог хорошо знакомы каждому дорожнику. Известно и то, что в состав любого рецепта их лечения входит современная дорожная техника, без которой останутся на бумаге самые передовые технологии. Именно для создания этого эликсира долгодетия российских дорог и были образованы фонды развития дорожного машиностроения.

Генератором идей по созданию новой техники в Уральском регионе стала Урало-Сибирская дирекция развития дорожного машиностроения. История ее создания уходит в недалекое прошлое. В начале 90-х годов Челябинский завод дорожных машин им. Колющенко разработал проектно-конструкторскую документацию на первый рос-

сийский колесный погрузчик с емкостью ковша 4 куб. м, аналогичный «Komatsu». Однако из-за отсутствия средств работы по его созданию было приостановлены. Администрация Челябинской области и Челябинскавтодор сумели оценить перспективную разработку и оказали заводу финансовую помощь на возвратной основе. Результат не заставил себя ждать, и уже в 1994 г. дорожники получили первые погрузчики, которые, не уступая лучшим заграничным образцам, стоили в 3 раза дешевле. Эта инициатива дала толчок для создания Отраслевого фонда развития дорожного машиностроения с филиалом в Челябинске. Но задачи, выполняемые филиалом в крепком промышленном регионе России, требовали самостоятельности, и спустя полгода, 1 июля 1996 года, филиал ОФРДМ был преобразован в самостоятельный некоммерческий фонд «Урало-Сибирская дирекция развития дорожного машиностроения».

Отправной точкой в работе дирекции стала разработанная ОФРДМ «Программа создания машин и оборудования», дополненная пожеланиями дорожников и поручениями Главного управления дорожного хозяйства Челябинской области.

За два прошедших года при самом рациональном использовании финансовых средств достигнуто многое. К примеру, на заводе «Дормаш» в г. Верхний Уфалей совместно с венгерской фирмой

«ВМТ» начато серийное производство машины для ямочного ремонта асфальтобетонных покрытий УДМ-1, освоено выпуск оборудования по приготовлению битумных эмульсий производительностью 3 — 5 т/ч. Там же изготавливается оборудование для производства минерального порошка производительностью 20 т/ч.

Главной базой для воплощения идей и планов Урало-Сибирской дирекции стали машиностроительные предприятия Челябинска. За это время завод дорожных машин им. Колющенко освоил серийное производство автогрейдера среднего типа А.120.1 (аналог Cat 14, Vammas 17). Специалисты завода ведут разработку проектно-конструкторской документации на автогрейдер легкого типа с гидростатической трансмиссией.

Завод «Ремстройдормаш» начал серийное производство машины РСДМ-020 для ямочного ремонта с использованием вязкого битума и горячего асфальта (аналог Teltomat SSG-25).

Конструкторы завода совместно с белорусской фирмой «Белэкс» завершают работы по созданию опытного образца экскаватора-планировщика (аналог УДС-214, Словакия).

На заводе «Станкомаш» приступили к изготовлению опытного образца трехсекционного виброуплотнителя (навесное оборудование на МТЗ-80).

По заказам дирекции ведется научно-исследовательская работа. В частности с Челябинским теплотехническим институтом был заключен договор по исследованию существующих на АБЗ горелок. Затем по результатам исследования Алма-Атинский институт физики разработал новые горелки, в основе которых принцип теории малых скоростей. По экономичности и прочим показателям горелки не уступают не-



Достоинства нового автогрейдера А.120.1 первыми оценили челябинские дорожники.

мецким, а по стоимости в 4 — 5 раз дешевле.

Особое внимание следует обратить на создание уплотняющей техники, ведь повышенное уплотнение верхней части насыпи или естественного основания — один из эффективных способов увеличения срока службы дорожного полотна. Для создания новых машин мы планируем использовать опыт швейцарской фирмы «Марсель Бошунг» по производству многопанельных уплотнителей и последние разработки отечественных ученых. В частности специалистами ВНИИстройдормаша под руководством Ф.Губермана предложена принципиально новая конструкция уплотняющего средства.

Работа над выпуском новой техники продолжается, но чтобы все наши задумки претворить в жизнь и обеспечить дорожников уральского региона качественным и высокоэффективным оборудованием, необходимо объединить усилия всех управлений дорожных хозяйств областей и республик, входящих в Ассоциацию экономического взаимодействия уральского региона, по инвестированию на возвратной основе конструкторских разработок, по организации производства новой техники.



Машина для ямочного ремонта завода «Дормаш» из г. Верхний Уфалей



Макет оборудования для производства активированного минерального порошка.

ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ

Завод «Дормаш», расположенный в Верхнем Уфалее, всегда был в числе первых. Это связано и с его статусом опытно-экспериментального производства, и с тем, что заводчане всегда стремились быть на острие дорожных проблем, старались учесть все потребности отрасли в новой технике. О сегодняшнем дне этого предприятия рассказывает генеральный директор ОАО «Завод «Дормаш» Александр САНДАЛ.

Прошлое завода отмечено многими достижениями. Продукция, выпущенная за тридцатилетнюю историю, хорошо известна дорожникам. Начинали с грейдерных ножей с наплавкой кромки автоматической сваркой под слоем флюса и с термической обработкой кромки токами высокой частоты. Потом были битумные котлы с электроразогревом и автоматическим регулированием температуры, краны для мостовиков от 10 до 63 тонн грузоподъемностью, и первые российские асфальтосмесительные установки СИ-601. Были и десятки видов другой продукции. Но сегодня прошлыми заслугами не проживешь. Изменилось все и в экономике, и в политике, и в системе дорожного хозяйства. Не изменилась лишь ориентация завода

на выпуск новых видов техники.

Мы приняли участие в конкурсах, проводимых советом Отраслевого фонда развития дорожного машиностроения, и выиграли три темы. Это создание оборудования для приготовления катионной битумной эмульсии, изготовление машины для ямочного ремонта и выпуск оборудования для приготовления активированного минерального порошка. Оценив ситуацию в мировой практике дорожного строительства, основной упор мы сделали на производстве установок по выпуску битумной эмульсии. И не прогадали. Дело не только в том, что это одна из составляющих передовой технологии, но и в том, что применение битумных эмульсий требует создания целого шлейфа дорожных машин, над которыми мы и работаем. Наша задача выпустить комплект оборудования, позволяющий производить все виды работ с дорожным покрытием — от ямочного ремонта, разделки и заливки трещин до качественной поверхностной обработки. Так, в программе завода появилась машина для ямочного ремонта, эмульсиераспределитель, щетбнераспределитель и другое вспомогательное оборудование.

В сущности сама установка по производству битумной эмульсии не стала для нас чем-то необычным. Все ее вспомогательные системы представляют собой давно отработанные и изготавливаемые заводом отдельные узлы. Новой стала лишь система смешивания исходных материалов. Она изготовлена в рамках СП, в состав которого

входят венгерская фирма «ВМТ», ОАО «Завод «Дормаш» и ОАО «Мосавтодор и партнеры». Основной узел системы — коллоидная мельница — создается на одном из оборонных заводов Урала и



Битумовоз грузоподъемностью 30 тонн.

комплектуется дозирующими насосами, которые смонтированы в едином блоке. Производительность оборудования может меняться от 5 до 15 т/ч. Первые установки уже работают, и мы получили положительные отзывы о качестве эмульсии и стабильности работы оборудования.

Имея в технологии производства материалов установки по изготовлению битумной эмульсии, дорожные организации требуют и соответствующие механизмы. Выпущенная у нас машина для ямочного ремонта на треть дешевле аналогичной американской «ROSCO-200» и потому тоже стала пользоваться спросом. Мы участвовали в ее испытаниях на одном из центральных проспектов Челябинска. Результат говорит сам за себя: за 2 часа в сырую погоду и без прекращения движения городского транспорта качественный ремонт был выполнен на 150 м дорожного покрытия. Применение эмульсии требует специальной техники, но техника обеспечит хорошие результаты при работе только на качественной эмульсии. И для выполнения этих работ челябинские дорожники вынуждены были возить ее из Каменск-Шахтинска, где уже действует наша установка. Благо, что эмульсия не имеет ограничений по сроку годности и к тому же мы можем предоставить хорошую технику для ее перевозки — выпускаемые только на заводе «Дормаш» 30-тонные битумовозы. Но это не выход, решили дорожники Южного Урала, и в скором времени битумные эмульсии будут производиться непосредственно в Челябинской области.

В 1997 году наше оборудование смонтировано и запущено в работу в Тюме-

ньупроре, на автодороге Москва — Бобруйск, отгружено Воронежупрдоро и автодороге Москва — Харьков. Большой интерес проявляют Тобольск, Пермь, Оренбург, Ижевск....

Все, казалось бы, идет успешно, но в то же время ситуация в экономике складывается не в пользу стабильно работающих предприятий. До сих пор мы исправно платили налоги, наши 600 работающих регулярно получали зарплату. Но общее безденежье докатилось и до нас. Заказчик задолжал громадные суммы, и из-за этого на грань срыва поставлена программа по выпуску оборудования для производства минерального порошка производительностью 20 т/ч. Заказ мы выполнили, но он остался непрофинансированным. Внутри России такая «необязательность» партнеров, к сожалению, привычна, и есть определенные наработанные ходы для разрешения конфликтов. Но дело в том, что в нашем оборудовании имеется доля зарубежных машиностроителей. Фирма «Сименс» свои обязательства по поставке автоматической системы управления технологическим процессом выполнила и вполне обоснованно предъявляет к нам претензии. Завод получил вызов в международный арбитражный суд.

И вот вместо того, чтобы направить честно заработанные средства на обновление основных фондов, на совершенствование технологических процессов, мы вынуждены будем покрывать неустойки и штрафы, расплачиваясь за вину наших заказчиков. Но несмотря ни на что мы продолжаем работу на перспективу и готовы к поставке любых видов производимой нами техники дорожникам России и стран СНГ.



Установка для производства битумных эмульсий

Владимир СЕРАДСКИЙ, Олег ПАНАРИН,

главные специалисты отдела инженерной подготовки

ИЗ ЧЕГО СДЕЛАТЬ «КОНФЕТКУ»?



Срок службы асфальтобетонных покрытий во многом зависит от качества битума. По нормативным документам, он должен достигать 18 лет. На деле, по данным Мамонтовского ИПК ФДС РФ, средний срок службы покрытия — 6,5 лет, а нередко 3 — 4 года. Исследования дефектов показали, что на 80 процентов это температурные трещины, на 15 процентов — шелушение и на 5 процентов — пластические деформации. Практически все причины, вызвавшие сокращения срока службы, связаны с качеством битума.

Проблема заключается не столько в способах его приготовления, сколько в качестве исходного материала. Дело в том, что из более чем 1500 видов нефти, добываемых в мире, только малая часть может служить сырьем для производства нефтяного гудрона.

Традиционные поставщики битумов для Западной Европы фирмы «NESTE» (Финляндия) и «NYNAS» (Швеция) используют для

изготовления своей продукции тяжелые высокосмолистые малопарафинистые венесуэльские и кувейтские нефти и специальные низкотемпературные технологии. Поэтому их битум обладает высокой механической стабильностью в широком интервале температур и хорошими адгезионными свойствами, устойчивостью к старению.

Совсем другая ситуация складывается в России, и в частности на Урале. Поставщиками дорожных битумов для Челябинской области являются НПЗ Уфы, Перми и Орска. Сырьем для этих заводов служит в основном смесь легкой западносибирской нефти (НПЗ Уфы и Перми) и смесь западносибирской и башкирской нефти (НПЗ Орска). Такие смеси нефти абсолютно не пригодны для производства дорожных битумов. К тому же эти НПЗ спроектированы и построены в 50-е годы. Оборудованием для получения битумов служат в основном кубы-окислители периодического действия. Но для производства высококачественного битума особенно важным является непрерывность процесса получения, при котором сырье постоянно пластифицирует битум в реакторе.

Впрочем, производители битума мало волнуют подобные «мелочи», ведь это побочная продукция заводов. Основной задачей при переработке нефти для НПЗ Уфы, Перми и Орска является получение светлых нефтепродуктов (топлива, масла и т.д.), что достигается применением высокотемпературных и каталитических технологий, которые ведут к образованию в гудроне карбенов и карбидов, разрушению межмолекулярных связей, что рез-

ко повышает температуру хрупкости и снижает растяжимость битумов.

Все это наглядно иллюстрируют результаты входного контроля битумов лабораторией Вознесенского АБЗ ТОО «ДСУ-1». Контроль вязких дорожных битумов проводился по 4 из 8 показателей ГОСТа 22245 «Битумы нефтяные дорожные вязкие». По его результатам около 25 процентов битума было забраковано.

Ситуация с некачественным битумом не новость. Эти проблемы не раз поднимались и в ФДС России, и на страницах журнала «Автомобильные дороги». Какой же предлагается выход? И разработчики не соответствующего мировым стандартам ГОСТа 22245 в статье «Есть и стандарты, и технологии» (№3 за 1997 г.), и специалисты ФДС рекомендуют для приготовления асфальтобетонных смесей на всей территории России использовать полимерно-битумные вяжущие (ПБВ) вместо битумов, отвечающие мировому уровню. Целесообразность и обоснованность использования для приготовления ПБВ все тех же битумов, не отвечающих мировым требованиям, вызывает много вопросов.

Как показывает мировой опыт, ПБВ приготавливают из битумов, полученных именно из нефтяной нефти, и применяют их только для ответственных участков дорог с высокой интенсивностью движения по той простой причине, что стоимость ПБВ в 1,5 — 2 раза выше стоимости битумов из нефтяной нефти.

Расчеты наших специалистов показали, что для решения проблемы увеличения срока службы дорожного покрытия намного эффективнее будет не применение ПБВ, изготовленного на основе битумов, ГОСТ 22245, а создание специализированного предприятия по приготовлению битума из тяжелой высокосмолистой малопарафинистой нефти, добываемой на Ярегском месторождении.

Дорожные битумы, полученные из гудрона ярегской нефти, положительно заре-

комендовали себя в практике дорожного строительства и поэтому приняты за эталон. По своим характеристикам они не уступают продукции лучших зарубежных фирм, а по некоторым показателям (температура хрупкости после испытания на тепловое старение, растяжимость после испытания на тепловое старение) превосходят их.

Для покрытия потребности Челябинской области в дорожных битумах, которая составляет 50000 тонн в год, предполагается создать предприятие по выпуску дорожных битумов на территории АБЗ в п.Вахрушево. Проектная помощь при шестимесячном круглосуточном режиме работы составит 85000 тонн в год (20 тонн в час). На этом предприятии без каких-либо изменений в технологическом оборудовании можно также будет делать и строительные битумы. Технологической схемой предусмотрено непрерывный процесс получения битума в реакторе, компаундирование (смешивание) битума, низкотемпературный режим окисления, микропроцессорная схема управления. Высокоэффективная печь дожига позволит до минимума снизить вредные выбросы.

При осуществлении данного проекта исходя из условия достижения мирового уровня качества дорожных битумов можно будет повысить в 3 — 4 раза фактический срок службы асфальтобетонных покрытий автомобильных дорог, в Челябинской области, что позволит сэкономить значительные средства на содержании автомобильных дорог и через 5 — 6 лет снизить количество дорог, требующих ремонта, до объема, выполняемого Главным управлением дорожного хозяйства. В дальнейшем планируется выйти на рынок дорожных битумов соседних областей (Курганской, Свердловской), а также Казахстана и Средней Азии, что позволит привлечь дополнительные финансовые ресурсы в Челябинскую область.

ТРАНСПОРТНЫЙ ПУТЬ ПРОШЛОГО

Иван Трофимович МИНЕЕВ более двадцати лет возглавлял Челябинскавтодор, за доблестный труд был награжден орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, носил гордое звание «Заслуженный строитель РСФСР». После себя он оставил не только новые километры дорог, нанесенные на карту области, не только талантливых учеников, но и написанную им книгу «Дороги». Уже одно это немудреное название говорит о том, чему посвящены ее страницы.

Сегодня мы публикуем одну из глав этой книги.

Трудно установить точно, когда люди, не удовлетворившись естественными водными путями, стали применять для передвижения животных и прокладывать простейшие колесные пути. Однако уже достоверно выяснено, что на Южном Урале еще во втором тысячелетии до нашей эры применяли повозки. Значит, было что ввозить и вывозить отсюда, и наши древние земляки активно участвовали в развитии первобытной экономики Земли.

Но наш рассказ мы начнем со времен не столь давних, а с первой трети восемнадцатого века - точнее, с докладной записки, которую написал начальнику Оренбургской экспедиции Б.Н.Татищеву один из его подчиненных: «Вашему превосходительству покорно доношу: сего сентября, 2 дня на реке Миясе в урочище Челяби... заложил город, где оставил для строительства оного Челябинского городка и кошения сена надежную команду».

Ямских и почтовых путей

из Москвы к городу еще не было, однако царское правительство сразу же создало льготные условия в этом краю, чтоб привлечь сюда купцов, мещан, цеховых. Зачем это надо было России? На этот вопрос можно ответить такими данными: только за одно десятилетие, с 1751 по 1761 год, на Южном Урале были заложены медеплавильные, доменные, молотовые заводы в Златоустье, Катав-Ивановске, Сатке, Кыштыме, Юрюзань-Ивановске, Усть-Катавске...

Интересно при этом проследить географию расположения новых горнозаводских городов: они выстраиваются почти на одной линии от Уфы на восток. Значит, власти заранее продумывали вопрос о том, чтоб в будущем без лишних потерь для казны связать эти города дорогой с Центральной Россией. Правда, серьезным препятствием этому являлись крепкие горные породы, болота, леса. А дорога ведь должна быть не обычной, не европейской так сказать. По ней не бумаги, соль или рыбу возить надо было, а металлы.



Вся продукция южноуральских заводов до постройки Самаро-Златоустовской железной дороги (1889 — 1892) доставлялась в центральную часть России исключительно путем сплава по реке Белой и ее притокам. Это обходилось очень дорого и было сопряжено с большими трудностями.

И все же главное слово среди транспортных средств прошлого века было за железнодорожниками: перед первой мировой войной по рельсам осуществлялось около 58 процентов грузооборота, в то время как на автомобильном транспорте этот показатель составил лишь 0,2 процента. Урал намного отставал и от этого мизерного среднего показателя.

В мае 1918 года декретом Совнаркома был создан Комитет государственных сооружений (Комгоссоор), в задачу которого входило объединение строительной деятельности государства, в том числе и дорожной. Гражданская война отложила все начинания новой власти на более поздний срок, но уже в августе 1920 года журнал «Серп и молот», издававшийся в Екатеринбурге, писал: «Колоссальное значение Урала, таящего в своих недрах неисчерпаемое богатство, необходимое развитие его промышленности, вопросы хлебной разверстки и подвоза топлива к железным дорогам, фабрикам, городам заставляют нас искать наиболее рациональные пути к уничтожению бездорожья и ставят вопрос о неотложности постройки шоссейных и грунтовых дорог на Урале в первую очередь».

Во второй половине 1923 года было проведено районирование Урала. Вместо упраздненных 4 губерний создано 15 округов, в том числе Златоустовский, Челябинский, Троицкий, составляющие современную Челябинскую область. Все эти округа входили в одну, Уральскую область. На огромной территории сеть дорог исчислялась тоже вроде бы немалой цифрой — 25 тысяч верст. Но из них щебеночного шоссе, обеспечивающего сравнительно надежное движение транспорта, было лишь... 17 верст, а дорог, улучшенных гравием, — 1237 верст.



...В 1941 году Росдорпроектom были выпущены материалы «Комплексных дорожно-экономических изысканий Челябинской области», в которых излагалась характеристика ее транспортной, в основном автогужевой сети дорог в увязке с природно-климатическими условиями и развивающимся народным хозяйством. В них, в частности, говорилось, что в области автотранспорт прекращает свою работу в зимнее время «вследствие отсутствия борьбы» со снежными заносами, а весной - во время распутицы и разлива рек. По этим причинам движение автотранспорта продолжалось лишь семь месяцев в году.

Общее протяжение автогужевых дорог Челябинской области к тому времени равнялось 29,6 тысячи километров. Основная масса их, 78,5 процента, представляла собой естественные грунтовые дороги. Твердое покрытие имело лишь на 554 километрах.

Война внесла значительные коррективы в планы развития дорожной отрасли на Урале. Ведь сюда, в тыл, сотнями эвакуировались крупные предприятия, десятками тысяч прибывали люди. Несмотря на резкое уменьшение средств, выделяемых на дорожные работы, отсутствие механизации, сеть автомобильных дорог продолжала развиваться, опираясь на трудовое участие сельского населения.

Мы жили и трудились на пределе сил, понимая, что без качественных дорог область не даст Отчеству должной экономической отдачи, а страна наша не станет могущественной державой...

НАДЕЖДА КОМИССАРОВА: «...Я НЕ ОШИБЛАСЬ ДВЕРЬЮ»

Есть такая деревня под Рызанью: Красные Пруды. Ее можно любить уже только за одно название. А еще там лес рядышком, с грибами, земляникой, поляны в цветах и бабочках; и отчий дом, конечно же... Ну куда, скажите, уезжать от всего этого?

Вот и выбрала Надежда после школы то учебное заведение, которое поближе к родному краю было. Им оказался дорожный техникум в Рязске. На распределении ей тоже повезло: предстояло ехать в Пензу — это же почти рядом. Подружка ее, Оля Воронова, вышла из кабинета, где заседала комиссия по распределению, расстроенной: аж на Урал посылают. И вот тогда Надежда — ну вот такая она была и есть, скорая на решения, импульсивная, готовая в огонь и воду за друзьями, — опять забежала в кабинет: «И я хочу в Челябинск!»

Челябинск — не Париж, туда добровольцы приветствовались, и вот уже подружки поднимаются по высоким ступеням деревянного здания, останавливаются на одном из этажей: «Сюда, кажется».

Не угадали. Им надо было в дорожный трест, который находился этажом ниже, а они постучались в кабинет к начальнику областного дорожного управления Ивану Трофимовичу Минееву:

— Можно к вам?

А почему же нельзя, если у него катастрофически не хватает специалистов? Конечно, девчата — не совсем то, что надо, но если не убегут в первый месяц, из них толк будет. Так решил Минеев и, хотя прекрасно осознавал, что по сути ворует дуэт у соседа, сказал:

— Вы вовремя, я вас уже заждался. Найдём вам дело по плечу, кабинетное и бумажное...

— Я хочу стать эксплуатационником, — сразу же возразила Надежда. — Посылайте на трассу.

«Если не сбежит сра-

зу...» — еще раз повторил про себя Иван Трофимович, улыбнулся в рыжеватые усы и кивнул:

— Добро. В Миасс поедешь. Там на Златоуст дорогу тянут, а на пути гора стоит. Надо ее снять. Проходили в техникуме такие задачки?

Гора называлась Троепряхка. Уже на следующий

тивной лексики. Впрочем, один внимание обратил:

— Ты кого ищешь, дочка?

— Никого.

— А если никого, то к маме беги, тут таким, как ты, делать нечего.

И тогда она набрала в легкие воздух и сказала на одном дыхании:

— Вы мне будете помогать дорогу строить и боль-



день Надежда приехала сюда. Ей, как и механизаторам, предстояло работать в режиме вахтового метода, то есть жить в полевом вагончике.

И вот стоит она перед этим вагончиком и даже самой себе кажется еще меньше ростом и тоньше в талии на фоне огромных рочующих тракторов, гор гравия, мужиков в замасленных спецовках, не обращающих на нее внимания, объясняющихся друг с другом при помощи ненорма-

ше при мне никогда не выражайтесь, я этого не переношу!

Из-за волнения она малость переставила слова. Конечно же, хотела сказать, что она им помогать будет. Но поняли ее миассовские дорожники правильно.

Что потом было-то? Да много чего было. Построили и ту дорогу, и следующую. Начальство, между прочим, оценило деятельность молодого специалиста высшим баллом. И дорожники поняли, какой тех-

ник и какой вообще человек пополнил их ряды.

Остановились однажды работы на карьере. Примчалась туда Надежда:

— В чем дело?

Причина оказалась очень даже «уважительной» и для старожилых обыденной:

— Да тракторист нажрался, бушует теперь там внизу, не подойдешь к нему.

— Как это не подойдешь?

— А он, если пьяный, нервный, стукнуть может. Надо выждать, когда хмель из его башки вылетит.

— Сейчас и вылетит!

Не успели ее механизаторы остановить, а она уже подлетела к пьянице. Какие ему волшебные слова сказала — никто до сих пор не знает, но минут за пять заговорила похлеще нынешних экстрасенсов: тракторист тот, говорят, даже при общих застольях долго еще боялся рюмку брать, все осматривался, не видит ли его Комиссарова.

При ней не только ругаться, но и курить мужики бросили. Бывало ведь как? Сидят в Красном уголке и «бычки» каблуками тушат. А Надежда наклоняется: «Дайте окурочку за вами уберу». На бумажку его, в урну несет... У курильщиков рожи становятся покраснее свеклы.

Быстро стала главным инженером ДЭУ. И это несмотря на то, что с начальством ладить не умела, ругалась, отстаивала свою точку зрения по любому вопросу. Иногда и сама чувствовала, что, может, не совсем права, но считала должным всегда оставаться на своих позициях. Благодаря этому и стала начальником дорожного эксплуатационного участка. Минеев как-то к ним приехал, начал выволочку делать: и то ему не нравится, и другое. Человек он был строгий, дистанцию с подчиненными держал, всех только по фамилиям величал. «Провалов у вас, Комиссарова, много...» Начал перечислять, а она его, неслыханное дело, перебила: «Все ваши претензии не по адресу, по инженерной линии все ведь нормально? А я как раз главный инженер, а не начальник. Вот назначайте начальником, тогда и спрашивайте за все». — «Назначаю!»

И на другой же день приказ пришел...

Надо сказать, Минеев не делил подчиненных на мужчин и женщин, он делил их на радивых и нерадивых работников. Через пару месяцев после этого назначения приехал проверить, что успел сделать новый начальник по его прежним замечаниям. По трассе проехал, в мастерские заглянул, технику осмотрел... Сказал на прощание: «Молодец, Надежда Петровна». С тех пор всех иных по фамилиям, а ее только по имени-отчеству называл. Коллектив, который она возглавляла, уверенно входил в число лидеров...

Хотя не все, конечно, было гладко. Как-то в самый разгар летней ударной работы вышел из строя гидронатор. Специалисты посмотрели — ремонт нужен, полмесяца как минимум с ним возиться. И тут Минеев звонит, делами интересуется. Она ему про беду свою и выложила. Он: «Даю неделю, а не заработает агрегат — пеняй на себя!»

Что делать-то? Комиссарова и сама уже научилась в железках разбираться, знает, что не обманывают ее механизаторы, действительно недели две гидронатор чинить надо. И решила: будь что будет, пусть начальство голову снимает с нее, но торопить ремонтников не будет...

А те все же узнали о телефонном разговоре, не поставив в известность Комиссарову, решили пораньше приходить да попозже уходить, да выходными жертвовать, но все сделать для того, чтобы Надежде Петровне «на орехи не досталось». Уложились в неделю. Уже это одно говорит, как к Комиссаровой в управлении относятся, не так ли?

Теперь она, чего скромничать, знаменита. В газетах о ней пишут, фильм на Челябинской киностудии сняли. Есть там передача «Сударыня», вот и решили Надежду Петровну в белом бальном платье показать. Оно ей очень даже к лицу, этой прекрасной женщине.

Впрочем, дорожный костюм сидит на ней несколько не хуже. И она совсем не жалеет, что ошиблась дверью, когда приехала на Урал по распределению...

Иван ТИМОФЕЕВ

«НАЧАЛ С ТОГО, ЧТО ЧУТЬ НЕ ЗАГУБИЛ ТЕХНИКУ»

Наш корреспондент Иван Козлов встретился с ветераном труда, почетным дорожником, удостоенным таких наград, как орден Знак Почета, медаль «За трудовую доблесть» Виктором Петровичем ГЛУХОВЫМ, главным инженером ТОО «Троицкавтодор».

— Виктор Петрович, насколько я знаю, вы представляете третье поколение семьи потомственных дорожников...

— Да, это так. Мостил дороги мой дед, Филипп Калистратьевич, и до войны, и в войну, и после нее. Основная техника — лошады, вспомогательное приспособление — руки. Я то время еще хорошо помню. Отец, Петр Филиппович, уже в более комфортных условиях трудился — он был начальником дорожно-эксплуатационного управления в Уйске. Хотя, конечно, слово *комфорт* в кавычки брать надо. Если даже в кабинке трактора приходилось только в ватнике сидеть...

А я, сколько себя помню, все время был при деде и отце.

— Излишен вопрос, почему вы выбрали такую профессию. Наверное, сразу стали асом дорожного строительства — ведь такие гены?..

— Ну, признаться, начал я с того, что чуть не загубил технику. Послали меня с трассы на базу — бензин подвезти. А на базе стоят две цистерны, обе заполненные, и запах. Мне-то сразу сказали, что в одной лигроин, а в другой бензин, предупредили, чтоб не перепутал. Но стыдно же потомственно-

му дорожнику признаваться в том, что он в топливе для машин не разбирается. Вот я в расчете на



удачу и налил из той цистерны, которая справа стояла. Ну, поскольку я живой перед вами сижу, то, значит, не убили меня механизаторы, хотя комплиментов наговорили, конечно. И с тех пор я по гроб жизни буду помнить, как лигроин отличать от бензина.

— И как же?

— А очень просто. Обмакните палец в жидкость, подуйте на него, если он мокрый будет, в воде, значит, техника станет, а если сухой — там бензин. Но «методом тыка», конечно, никакую специальность не освоишь, в этом деле и гены не помогут. Любой профессии надо серьезно учиться. Я понял это, и пошел учиться в двухгодичную школу дорожных мастеров, потом техникум закончил. Сюда, в Троицк, приехал в шестидесятом году. Был техником, мастером, прорабом... Интересное время было. Молодым рассказываю — не верят.

— В каком плане интересное?

— В плане духовных ценностей, к примеру. Жили в степи, в горах в вагончиках, которые были лишь чуть лучше, чем конура. В сутки до тысячи кубометров земли перелопачивали. Вставали до рассвета, ложились после заката... В таких условиях нынче какие вопросы поднимают? Вопросы прав, да? А мы жили чувством долга. Между правом и долгом есть разница. Огромная разница.

— Работали, значит, вахтовым методом? А как к этому семье относились?

— Ну, жены у дорожников, даже если работают в других отраслях — все равно дорожницы. А если говорить лично про себя, то мне вообще повезло. Жена Александра Яковлевна, можно сказать, плечом к плечу со мной тридцать лет трудилась.

— Значит, прошлое вспоминается с ностальгией?

— Не только с ней. Ностальгия — это вроде как эмоциональная оценка, так ведь? А я еще прошлое вспоминаю и как практик, копаю в накопленном багаже и размышляю о том, почему, к примеру, мы гоняемся сейчас за западными технологиями, а свои наработки забываем.

— Что вы конкретно имеете в виду?

— А хотя бы вот что. Шло в наших краях производство асбеста, и мы асбестоотходы добавляли в горячий асфальт, поскольку заметили, что асбест не отталкивает, а впитывает битум. Участки с таким асфальтом и сейчас стоят как новенькие. По той же технологии, знаю, строилась дорога, причем в зимних условиях, в Свердловский аэропорт. До сих пор верой и правдой служит. Потому хочу сейчас серьезно, с привлечением ученых, вернуться к анализу того опыта...

— Будет ли четвертое поколение Глуховых работать на трассе?

— Пока рано говорить. Внук у меня растет, кем станет — ему самому решать. Но суть — не в фамилии. Учеников я после себя оставил немало, и не плохих, так что есть кому продолжать мое дело.

НА УРАЛ — ЗА ЛЕГЕНДАМИ

Мы приглашаем сегодня совершить удивительное путешествие по тем дорогам Южного Урала, которые могут познакомить вас с удивительными фактами и событиями, связанными с историей нашей Родины. Наш гид — главный специалист Научно-производственного центра по охране исторического и культурного наследия Челябинской области Николай МЕНЬШЕНИН.

ДОИСТОРИЧЕСКАЯ «ТРЕТЬЯКОВКА»

Разве можно, скажите, побывать в наших краях и не посетить известную всему цивилизованному миру Игнatieвскую (она же Игнатевская) пещеру?! Ведь во всей Восточной Европе сохранилось лишь два памятника живописи эпохи палеолита, и один из них находится на западе Челябинской области. Ехать туда несложно, дорога хорошая и времени отнимет немного. Посмотрите на автомобильную карту, найдите нитку, связывающую Челябинск с Катав-Ивановском. Это по сути и есть ваш маршрут. Дальше вам остается лишь доехать до с. Серпиевка и там у любого прохожего спросить, как осмотреть пещерный комплекс.

В пещере этой наши предки жили и творили за 15 тысячелетий до нашей эры! Коридоры ее тянутся более чем на 600 метров, а своеобразных залов — более 50 рисунков, выполнен-



ных красной и черной красками. Смотрят на вас со стен двурогие носороги, огромные мамонты, олени... Подумать только, ведь наши предки рисовали этих представителей фауны с натуры!

Спросите, как на протяжении стольких веков сохранились охра и сажа на камне? Вода, стекая по стенам пещеры, несет в себе мельчайшие известковые частицы. Они-то и покрывают древние рисунки полупрозрачной коркой, которая защищает их от разрушения.

СТРАНА ГОРОДОВ

Если ваш путь из областного центра лежит на юг, то вы при желании попадете в Страну городов, или, говоря более научным языком, в протогородскую цивилизацию бронзового века.

Здесь когда-то, во втором тысячелетии до н.э., стояли крепости, удивительные по архитектуре: круглые, овальные, прямоугольные... Каждый из городов был как бы центром округи с площадью, канализационными стоками, бревенчатыми улицами. Один из них — Аркаим, где ученые ведут сейчас интенсивные исследования и делают удивительные выводы о жизни наших предков. Тут находят остатки боевых колесниц, древнейших в мире. Есть признаки того, что жили аркаимцы в многоквартирных родовых домах. Занимались орошением полей. И знали толк не только

в металлургии, архитектуре, но и... в астрономии! Откуда у них эти знания и этот уклад жизни?

Аркаим находится на самом юге области, на границе Брединского и Кизильского районов. Это подсазка тем, кто неравнодушен к тайнам...



ДОЧЬ ТАМЕРЛАНА

В первозданной степи, на берегу давно высохшего озера, всего в двух километрах от районного центра Варна, стоит мавзолей, известный как башня Тамерлана.

Тамерлан, он же Тимур, имел дочь-красавицу, и дочь эта влюбилась в простого воина. Поскольку неравные браки были тогда невозможны, девушка со своим возлюбленным решила убежать от отца, но кони преследователей были быстрее. Воин убили, девушка приняла смерть добровольно, и на этом месте построил Тимур в память о ней эту башню...

Так гласит легенда. А что произошло на самом деле? Даже у ученых нет по этому поводу единого мнения. Одни говорят, что это просто красивая сказочка, что мавзолей построен позже того времени, когда проходил по южноуралью Тамерлан, и что на караванных дорогах было много средневековых захоронений, в том числе и среднеазиатского типа, но они не сохранились. Другие не так категоричны...

Споры продолжают, но факт остается фактом: наш знаменитый археолог Э. Петри еще более ста лет назад произвел внутри



мавзолея раскопки и обнаружил погребение. Скелет принадлежал женщине, вокруг шеи — шелковая ткань, сохранились две серьги, два золотых перстня...

Многочисленные отряды кладочискателей перерыли вокруг мавзолея и в нем самом тонны земли, разбивали даже стены из прочного древнего кирпича, и к восьмидесятым годам нашего столетия этот уникальный памятник старины выглядел просто плачевно. Вот тогда и взялись за его реставрацию. Сейчас башня Тамерлана восстановлена.

ЖЕМЧУГ СРЕДИ САМОЦВЕТОВ

Примерно в двухстах километрах от Челябинска на запад расположен национальный парк «Зюраткуль», один из самых замечательных памятников природы не только российского, но и мирового уровня. «Тот не видел Урала, кто в Сатке не бывал» — говорят здесь. Именно в Сатке начинается дорога в парк.

Что вы можете здесь увидеть? Высокогорное озеро Зюраткуль, занесенное в списки примечательных ландшафтов страны. Реку Б.Березяк, эталон речных систем. В долине ее есть и бурый медведь, и лось, устраивают токовища глухари...

Приезжайте сюда, не пожалеете. При желании пройдется туристскими тропами, или выберете экскурсионный поход, или за небольшую плату забросите в воду рыболовные снасти... Словом, отведаете душу.



Николай ПРОКАЗОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

ЧУГУННАЯ СКАЗКА КАСЛИ

В «золотое кольцо» Урала, которое рано или поздно станет одним из ярчайших туристических маршрутов России, непременно войдет город Касли, прославивший российскую землю великолепным художественным литьем.

От названия «Касли» веяло чем-то давно забытым, какими-то сладостными детскими воспоминаниями, и я точно знал, что это слово было знакомо мне задолго до того, как я впервые услышал о каслинском художественном литье. И только увидев в городском музее прообраз первой советской мясорубки, выпущенной в 20-е годы именно здесь, я вспомнил, что не раз читал это загадочное слово на стареньком, простеньком, но очень надежном кухонном механизме. Мясорубка не случайно заняла первое место в экспозиции музея. Ведь подавляющее большинство заводов Урала начиналось именно с выпуска бытовых предметов — посуды, хозяйственной утвари. Особенность каслинского

«бытового» литья — печные заслонки и топки домашних печей. Их выполняли с особой тщательностью, украшали узорчатым литьем и подгоняли чуть ли не до микронов. Такие печи нагревались от нескольких поленьев и подолгу хранили тепло в зимнюю уральскую стужу.

Множество литых быто-



Рабочий стол А.Чиркина.

вых изделий можно встретить в Касли и сейчас. Это ограды, ворота, мебель и многое, многое другое. Но вершиной мастерства уральских умельцев стало художественное литье, и именно оно переживает и отлитые здесь фонарные столбы, и решетки, и все прочие бытовые предметы. Чтобы представить уровень работ, хранящихся в здешнем музее, достаточно назвать всемирно известные имена их авторов: Клодт, Либериш, Лансере, Забелло...

Не уступали им и местные скульпторы, такие как Александр Васильевич Чиркин, дом и мастерская которого сегодня превратились в филиал музея. За 42 года творчества Александр Васильевич создал более 150 скульптурных произведе-

ний, которые выставлялись на 2 международных, 5 всесоюзных и 10 республиканских выставках. Именно к таким вот уральским мастерам благосклонно относилась Хозяйка Медной горы. Да и они ее не забывали. Красивая и надменная, она как живая предстает в работе Александра Чиркина. Все свое творчество посвятил Бажовским мотивам, а значит, и Хозяйке, другой талантливый скульптор — Василий Торокин. Не дожили мастера до глубокой старости на земле, но так выразительны их работы, что, кажется, не умер вместе с ними их талант, и продолжается их творчество не только в оставшихся скульптурах, но и где-то там, в недрах Медной горы...

На сказочный лад настаивает не только аура скульптурных композиций, но и сам город с его старинными деревянными домами и хозяйственными постройками из плоских камней. Расположился он на не менее сказочном Острове, образованном озерами, ручьями и запрудами демидовских времен. Сказочным выглядит и городское кладбище, на котором нашли покой многие каслинские мастера. Над их могилами сородники воздвигли памятники, достойные любой культурной сокровищницы.

Сказка не кончается и на реально работающем Каслинском металлургическом заводе. Хотя литейное производство с его копотью, пылью и огнем имеет достаточно приземленный вид, к сказке из закопченных цехов можно вернуться в торгово-выставочном зале цеха художественного литья. У многих экспонатов здесь своя история, известная и малоизвестная. Есть здесь три шкатулки — дубликаты подарка «автору» трилогии «Возрождение», «Малая земля» и «Целина». Есть статуэтка девочки, изготовленная в подарок Рональду Рейгану, который не смог принять дара из-за



Хозяйка Медной горы.

жесткой квоты, существующей на подарки у американских лидеров.

Следы отечественной, а точнее, советской истории хранятся в основном в запасниках. Они представлены множеством бюстов нестигаемых бородатых, усатых и прочих вождей и революционеров всех времен. Они заняли в темных углах места стоявших здесь после революции особ царских фамилий. Сегодня другие люди увековечивают себя в металле. Так, один из последних заказов заводчан — сотня бюстов казахского президента Назарбаева.

Новое время дало новых героев, которые уйдут так же, как предыдущие, но искусство каслинских мастеров останется вечным, устремленным вперед, как олицетворяющая этот город эмблема — чугунный конь, парящий над въездной дорогой в Касли.



Памятник скульптору В.Торокину.



В запасниках завода.



О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ЛАБОРАТОРНОГО КОНТРОЛЯ И ОБСЛЕДОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И РАСШИРЕНИИ ЕЕ ФУНКЦИЙ

В целях реализации Указа Президента Российской Федерации от 23 апреля 1997 года № 403 «О дорожной реформе», постановления Правительства Российской Федерации от 2 февраля 1998 года № 113 «О некоторых мерах, направленных на совершенствование систем обеспечения качества продукции и услуг»; совершенствования системы контроля качества дорожных работ, повышения эффективности использования направляемых на эти цели средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Изменить наименование государственного учреждения «Федеральная дирекция лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог» на «Центр лабораторного контроля, диагностики и сертификации»

(сокращенное наименование «Центр-дорконтроль»).

2. Возложить на Центрдорконтроль (далее — Центр) следующие задачи:

2.1. Организация контроля качества строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

2.2. Организация диагностики и контроля качества содержания автомобильных дорог путем оценки уровня их содержания.

2.3. Участие в обеспечении качественных характеристик сырья, материалов и конструкций, используемых в дорожном хозяйстве.

2.4. Создание системы метрологического обеспечения, сертификации и аккредитации в дорожном хозяйстве.

2.5. Совершенствование системы геодезического и геоинформационного обеспечения дорожной отрасли.

3. Назначить **Быстрова Николая Викторовича** директором государственного учреждения «Центр лабораторного контроля, диагностики и сертификации», освободив его от должности директора государственного учреждения «Федеральная дирекция лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог».

...6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя руководителя ФДС России Серегина Н.П.

(Из приказа руководителя ФДС
В.Г.АРТЮХОВА
№ 50 от 16.03.98)

О ЦЕНТРЕ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

В соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 года № 1033 «Об утверждении Положения о Федеральной дорожной службе России» и от 1 декабря 1997 года № 1513 «Об изменении, дополнении и признании утратившими силу решений Правительства Российской Федерации по вопросам дорожной службы», а также

в целях обеспечения единой государственной политики в области лицензирования

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Создать отраслевой Центр по лицензированию деятельности в дорожном хозяйстве в форме государственного учреждения.

2. Назначить директором Центра по лицензированию деятельности в до-

рожном хозяйстве **Мельника Виктора Ивановича**.

...7. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя руководителя ФДС России Серегина Н.П.

(Из приказа руководителя ФДС
В.Г.АРТЮХОВА
№ 52 от 17.03.98)

О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ ДИРЕКЦИИ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПРОЕКТОМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ «ДОРИНВЕСТ» И РАСШИРЕНИИ ЕЕ ФУНКЦИЙ

В целях реализации Указа Президента Российской Федерации от 23 апреля 1997 года № 403 «О дорожной реформе», совершенствования работы по привлечению инвестиций для развития автомобильных дорог и реализации соответствующих проектов

ПРИКАЗЫВАЮ:
1. Изменить наименование государственного учреждения Дирекция по управлению проектом восстановления и содержания автомобильных дорог «Доринвест» на государственное учреждение Дирекция инвестиционных проектов «Доринвест» (сокращенное наименование — Доринвест).

2. Возложить на Доринвест задачи по привлечению инвестиций для развития автомобильных дорог, взаимодействию с международными финансовыми организациями, рос-

сийскими и иностранными банками, а также координацию работы, проводимой в этом направлении в регионах. Наделить Доринвест правами руководства работами по подготовке, экспертизе и реализации инвестиционных проектов.

3. Назначить **Покатаева Михаила Александровича** генеральным директором государственного учреждения Дирекция инвестиционных проектов «Доринвест», освободив его от должности директора государственного учреждения Дирекция по управлению проектом восстановления и содержания автомобильных дорог «Доринвест».

4. Генеральному директору Доринвеста **Покатаеву М.А.:**

в срок до 10 марта 1998 г. представить на утверждение проект Устава, штатное расписание, смету расхо-

дов на содержание государственного учреждения Дирекция инвестиционных проектов «Доринвест» и контракт с генеральным директором Доринвеста;

в срок до 10 апреля 1998 г. провести государственную регистрацию Устава государственного учреждения Дирекция инвестиционных проектов «Доринвест».

5. Начальнику Административного управления **Антоненко И.Ф.** обеспечить размещение Доринвеста с учетом новой численности сотрудников и поставленными задачами.

6. Контроль за исполнением приказа возложить на заместителя руководителя Федеральной дорожной службы России **Ю.А.Беляева**.

Руководитель ФДС
В.Г.АРТЮХОВ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ

ПРИКАЗ

18.02.98

№ 28 г.

Москва

О ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА НА ЛУЧШЕЕ СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В целях повышения уровня содержания автомобильных дорог, улучшения их потребительских качеств, а также морального и материального стимулирования коллективов организаций, непосредственно выполняющих работы по содержанию федеральных автомобильных дорог и сооружений на них,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Положение о конкурсе на лучшее содержание федеральных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них согласно приложению.

2. Создать в ФДС России Центральную комиссию по подведению итогов конкурса на лучшее содержание федеральных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них в следующем составе:

Председатель комиссии:

Урманов И.А. — заместитель руководителя ФДС России.

Члены комиссии:

Адасинский В.С. — заместитель начальника Управления содержания автодорог, безопасности движения и мобподготовки;

Афанасьев А.М. — генеральный директор Исполнительного комитета Ассоциации «РАДОР»;

Ахмедов Р.А. — заместитель директора Дирекции «Дороги России»;

Буянов Э.С. — начальник Управления научно-технической политики;

Казанова Н.С. — начальник Управления финансирования, бухгалтерского учета, отчетности и финансового контроля;

Покатаев С.А. — начальник отдела кадров, социальной политики и учебных заведений;

Пузиков Г.Т. — начальник Управления организационного развития и государственного управления;

Эрастов А.Я. — заместитель генерального директора РосдорНИИ;

и рабочую группу в составе:

Жуков Ю.М. — начальник отдела строительства и ремонта мостов;

Кейль Н.Б. — начальник финансового отдела;

Скляднев А.И. — начальник отдела научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ и нормативов;

Секачева Н.А. — начальник отдела содержания автодорог;

Сорокин С.Ф. — начальник отдела безопасности движения;

Эстрина Л.П. — секретарь рабочей группы.

3. Органам управления дорожным хозяйством:

3.1. Обеспечить, начиная с 1998 года, проведение конкурсов на лучшее содержание автомобильных дорог (зимнее и летнее) в соответствии с порядком, установленным в Положении о конкурсе на лучшее содержание федеральных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них.

3.2. Материалы организаций-победителей представлять в центральную комиссию в сроки, установленные Положением.

4. Центральной комиссии (Урманову):

4.1. Освещать итоги проведения конкурсов на лучшее содержание федеральных автомобильных дорог в средствах массовой информации.

5. Установить следующие размеры премий:

5.1. По конкурсу среди производственных предприятий:

— первое место — 20 тысяч минимальных размеров оплаты труда;

— второе место — 15 тысяч минимальных размеров оплаты труда;

— третье место — 5 тысяч минимальных размеров оплаты труда.

Премии направляются на приобретение дорожной техники для

содержания дорог и мостов (в размере не менее 90 процентов от общего объема премии) и денежные премии коллективу предприятия-победителя (в размере до 10 процентов от общего объема премии).

5.2. По конкурсу среди структурных подразделений производственных предприятий:

— поощрительная премия — 500 минимальных размеров оплаты труда.

5.3. По конкурсу среди органов управления автомобильными дорогами:

— первое место — 2000 минимальных размеров оплаты труда;

— второе место — 1500 минимальных размеров оплаты труда;

— третье место — 1000 минимальных размеров оплаты труда.

6. Управлению содержания автодорог, безопасности движения и мобподготовки ежегодно предусматривать средства Федерального дорожного фонда на премирование победителей конкурса на лучшее содержание по статьям:

— «Приобретение дорожно-эксплуатационной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания федеральных дорог» — на приобретение дорожной техники для содержания дорог;

— «Федеральные расходы» — на премирование коллективов-победителей.

7. Управлению финансирования, бухгалтерского учета и финансового контроля (Казановой) обеспечить своевременное перечисление средств на награждение победителей конкурса.

8. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя ФДС России Урманова И.А.

Руководитель ФДС
В.Г.АРТЮХОВ



УТВЕРЖДЕНО

Приказом ФДС России
от 18.02.98 № 28

ПОЛОЖЕНИЕ

о конкурсе на лучшее содержание федеральных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них

1. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ КОНКУРСА

Конкурс на лучшее содержание федеральных автомобильных дорог и мостовых сооружений на них* проводится в целях наиболее полного удовлетворения интересов пользователей дорог путем обеспечения требуемого уровня их содержания, а также морального и материального стимулирования организаторов и непосредственных исполнителей работ по содержанию дорог.

Задачами конкурса являются:

- повышение уровня содержания дорог и искусственных сооружений и безопасности движения на них;
- совершенствование уровня инженерного обустройства автомобильных дорог;
- соблюдение экологических требований при выполнении дорожных работ;
- повышение эффективности использования средств, направляемых на содержание автомобильных дорог из Федерального дорожного фонда.

2. УЧАСТНИКИ КОНКУРСА

В конкурсе принимают участие:

- государственные предприятия (ГП), например, ДРСУ, которые в соответствии с договором непосредственно выполняют работы по содержанию федеральных дорог и несут ответственность за обеспечение требуемого уровня содержания, а также их низовые структурные подразделения (мастерские участки, ДЭУ, ДРП и др.);
- федеральные дирекции автомобильных дорог (ФД);
- региональные дирекции (РД);
- органы управления автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации (ТОУ), которым переданы полномочия по управлению федеральными автомобильными дорогами.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ КОНКУРСА

3.1. Конкурс проводится два раза в год: по итогам содержания дорог в ве-

* Органам управления автомобильными дорогами субъектов РФ рекомендуется организовать аналогичный конкурс среди предприятий, обслуживающих территориальные дороги, и их низовых структурных подразделений.

сенне-летне-осенний период и в зимний период.

3.2. Организацию, проведение и подведение итогов конкурса осуществляют рабочие комиссии, образованные государственными предприятиями (ГП) и соответствующими органами управления (ФД, ТОУ и РД), а также рабочая группа и центральная комиссия, образованные Федеральной дорожной службой России.

3.3. Конкурс проводится в каждый период года (см. п. 3.1) в четыре этапа.

Первый этап проводят ГП среди своих низовых структурных подразделений.

Второй этап проводит ФД или ТОУ среди подведомственных ГП и победителей первого этапа.

Третий этап проводят РД среди соответствующих ФД, ТОУ и победителей первого и второго этапов конкурса.

Четвертый этап проводит Федеральная дорожная служба России (далее — ФДС) среди РД и победителей первого, второго и третьего этапов конкурса.

4. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРВОГО ЭТАПА КОНКУРСА

4.1. Созданная приказом руководителя ГП рабочая комиссия проводит необходимую подготовительную работу среди участников конкурса (т.е. коллективов низовых структурных подразделений), знакомит их с его условиями, составляет план мероприятий по проведению конкурса и график контрольных осмотров закрепленных участков автомобильных дорог, а также непосредственно осуществляет контрольный осмотр в каждый из двух периодов года.

Для подведения итогов конкурса за весенне-летне-осенний период контрольный осмотр автомобильных дорог осуществляется с 20 августа по 10 сентября, а за зимний период — с 20 января по 10 февраля.

4.2. Контрольный осмотр проводится в присутствии руководителя (или его заместителя) и представителей коллектива -участника конкурса. В процессе осмотра фиксируются основные недостатки содержания дорог, приведенные в Приложениях 1 и 2.

4.3. Для определения показателя уровня содержания дорог каждый

участник конкурса «наделяется» базовой суммой баллов, равной протяженности обслуживаемого участка дороги, увеличенной в 10 раз. Состояние соответствующего участка дороги оценивается по каждому километру. Если на осматриваемом километре встретился один из недостатков, указанных в Приложениях 1 или 2 к настоящему Положению (кроме пунктов 1.2.3 и 11 Приложения 1 и 1.2.6 и 7 Приложения 2), то из базовой суммы вычитается соответствующее количество штрафных баллов. При этом если на одном и том же километре встречается сумма соответствующих штрафных баллов. При наличии хотя бы на одном километре недостатков, указанных в пунктах 1.2.3 и 11 Приложения 1 и 1.2.6 и 7 Приложения 2, соответствующее подразделение исключается из участия в конкурсе.

4.4. Отношение оставшегося количества баллов к базовой сумме будет являться показателем уровня содержания участка дороги, обслуживаемого данным подразделением (определяется с точностью до сотых долей).

4.5. Показатели уровня содержания проверенных участков автомобильных дорог в день контрольного осмотра оформляются протоколом (произвольной формы) и затем заносятся в таблицу, приведенную в Приложении 3 к настоящему Положению.

4.6. Для определения победителя конкурса рабочая комиссия помимо результатов контрольных осмотров дорог учитывает ежемесячную (за соответствующий период) оценку уровня содержания обслуживаемого участка дороги** и его соответствие установленному для данного подразделения. При отступлении от установленного уровня содержания в худшую сторону показатель, определяемый по п. 4.4, может быть уменьшен на 5 — 10 процентов.

4.7. Победителем конкурса признается то структурное подразделение ГП, у которого при проведении итогов установлено наибольшее значение показателя содержания (см. п. 4.4 и п. 4.6) и отмечено в протоколе и в таблице Приложения 3.

4.8. Сроки подведения итогов первого этапа конкурса устанавливаются следующие: за весенне-летне-

** «Временное руководство по оценке уровня содержания автомобильных дорог». — ФДС, М., 1997 г.

осенний период — до 15 сентября, за зимний период — до 15 февраля.

4.9. Победитель конкурса поощряется денежным вознаграждением из фонда ГП в размере, определенном коллективным договором, но не ниже среднемесячного размера оплаты труда каждому работнику.

5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ВТОРОГО ЭТАПА КОНКУРСА

5.1. Рабочие комиссии государственных предприятий (ГП) представляют рабочим комиссиям соответствующих ФД или ТОУ, созданным приказом их руководителей, показатели по своим подразделениям, занявшим первые места, согласно Приложению 3, а также показатели, характеризующие работу предприятия по организации содержания обслуживаемых дорог и проведению конкурса среди структурных подразделений, согласно Приложению 4.

5.2. Представляемые сведения могут быть дополнены фотоиллюстрациями и другими материалами.

5.3. Срок представления материалов по п.п.5.1 и 5.2 в рабочую комиссию ФД или ТОУ по результатам конкурса за весенне-летне-осенний период — не позднее 20 сентября, за зимний период — не позднее 20 февраля.

5.4. После получения от ГП указанных выше материалов рабочие комиссии соответствующих ФД или ТОУ осуществляют выборочный контрольный осмотр дорог этих предприятий. При этом осматривают весь участок, обслуживаемый каждым подразделением, занявшим первое место, и не менее 10 процентов протяженности остальных участков дорог, находящихся в ведении предприятий.

Сроки проведения выборочных осмотров устанавливаются следующие:

- для подведения итогов конкурса за весенне-летне-осенний период — с 25 сентября по 10 октября;
- для проведения итогов конкурса за зимний период с 25 февраля по 10 марта.

5.5. Выборочный контрольный осмотр проводится в присутствии руководителя (или его заместителя) предприятия, а также в присутствии руководителей (или их заместителей) структурных подразделений данного предприятия, занятых содержанием дорог. В процессе осмотра фиксируются основные недостатки содержания дорог, приведенные в Приложениях 1 и 2.

5.6. Показатели уровня содержания по каждому победителю первого этапа и каждому предприятию устанавливаются в соответствии с п.п.4.3 и 4.4 и оформляются в соответствии с п.4.5.

5.7. Победителем среди лучших структурных подразделений пред-

приятий, подведомственных данной ФД или данному ТОУ, признается то из них, у которого наибольшее значение показателя уровня содержания (см.п.4.4). Аналогично устанавливаются победителя и среди предприятий, учитывая суммарную протяженность осмотренных участков дорог (она должна быть в каждом случае одинаково пропорциональна протяженности обслуживаемых дорог), а также положения, изложенные в п.4.6 (т.е. учитывают соответствие фактического уровня содержания дорог установленному в Договоре).

5.8. При равных показателях у участников конкурса предпочтение отдается тому из них, кто применяет новые технологии в содержании дорог и (или) представил более полные и лучше оформленные дополнительные материалы по п.5.2.

5.9. Сроки подведения итогов второго этапа конкурса устанавливаются следующие: за весенне-летне-осенний период — до 20 октября, за зимний период — до 20 марта.

5.10. Победители второго этапа конкурса поощряются денежным вознаграждением из фонда ФД или ТОУ, формируемого по статье, предусмотренной в Договоре с ФДС, в размере:

- лучшее структурное подразделение — 300 минимальных размеров оплаты труда (МРОТ);
- лучшее ГП — 1000 МРОТ.

6. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА КОНКУРСА

6.1. Рабочие комиссии ФД и ТОУ представляют рабочим комиссиям соответствующих РД, созданным приказом их руководителей, показатели по своим предприятиям (ГП) и их структурным подразделениям, занявшим первые места, согласно Приложениям 3 и 4, а также показатели, характеризующие работу ФД и ТОУ по организации содержания подведомственных дорог и проведению конкурса среди своих предприятий, согласно Приложению 5.

6.2. Представляемые сведения могут быть дополнены фотоиллюстрациями и другими материалами.

6.3. Срок представления материалов по п.п.6.1 и 6.2 в рабочую комиссию РД по результатам конкурса за весенне-летне-осенний период — не позднее 25 октября, за зимний период — не позднее 25 марта.

6.4. После получения от ФД (ТОУ) указанных выше материалов рабочие комиссии соответствующих РД подводят в 10-дневный срок итоги конкурса и устанавливают победителей среди ГП и их структурных подразделений, а также среди ФД и ТОУ.

При этом победителя среди структурных подразделений ГП определяют по наибольшему значе-

нию показателя уровня содержания, указанному в заполненной форме Приложения 3. Победителя среди лучших ГП устанавливают на основе анализа показателей по Приложению 4, а победителя среди лучших ФД и ТОУ — по данным, приведенным в Приложении 5.

6.5. При равных показателях у участников конкурса соответствующего уровня предпочтение отдается тому из них, кто применяет новые технологии в содержании дорог и (или) представил более полные и лучше оформленные дополнительные материалы по п.6.2.

6.6. Победители третьего этапа конкурса поощряются денежным вознаграждением из фонда РД, формируемого по статье, предусмотренной в Договоре с ФДС, в размере:

- лучшее структурное подразделение — 400 МРОТ;
- лучшее ГП — 1500 МРОТ;
- лучшая ФД или ТОУ — 1500 МРОТ.

7. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЧЕТВЕРТОГО ЭТАПА КОНКУРСА

7.1. Рабочие комиссии РД представляют рабочей группе ФДС, созданной приказом ее руководителя, результаты третьего этапа конкурса. Рабочая группа проверяет достоверность поступивших материалов (в т.ч. дополнительных), готовит заключение по ним и представляет его в центральную комиссию, образованную приказом руководителя ФДС.

Срок представления материалов в центральную комиссию ФДС: до 10 ноября по результатам конкурса за весенне-летне-осенний период и до 10 апреля — за зимний период.

7.2. После получения и анализа указанных выше материалов центральная комиссия ФДС определяет победителей в системе всех федеральных дорог, т.е.:

- лучшее структурное подразделение ГП (ДРСУ), то есть лучший мастерский участок (ДЭУ, ДРП и др.);
- лучшее ГП (ДРСУ);
- лучшая ФД или ТОУ;
- лучшая РД.

7.3. Сроки подведения итогов конкурса центральной комиссией устанавливаются следующие: за весенне-летне-осенний период — до 20 ноября, за зимний период — до 20 апреля.

7.4. Решение центральной комиссии по итогам конкурса подписывают председатель комиссии и ее члены, а утверждает коллегия ФДС.

7.5. Победители четвертого этапа поощряются ценными подарками и (или) денежным вознаграждением из фонда ФДС в размере, установленном приказом руководителя ФДС.

Итоги конкурса доводятся до всех органов управления федеральными автомобильными дорогами.



Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ
недостатков содержания федеральных автомобильных дорог
в весенне-летне-осенний период

№ п/п	Недостатки содержания	Штрафные баллы
1	2	3
1.	Наличие ДТП в проверяемый период по причине неудовлетворительного содержания дороги*	не допускается
2.	Отсутствие знаков в местах, определенных дислокацией, или плохая видимость знака	не допускается
3.	Наличие застоя воды на проезжей части моста	не допускается
4.	Наличие посторонних предметов, грязи, мусора на проезжей части, обочинах, откосах и полосе отвода	3
5. ¹	Наличие выбоин, просадок и других дефектов на проезжей части и обочинах	15
6.	Повреждение перил, ограждения, тротуаров на мостах, повреждение прочих сооружений и элементов, включая и дорожные ограждения	5
7.	Разрушение укрепления откосов насыпей у оголовков водопропускных труб	5
8.	Застой воды у входных и (или) выходных оголовков водопропускных труб	5
9.	Наличие грязи на ограждениях и стойках дорожных знаков	5
10.	Наличие уступа высотой более 20 мм между кромкой проезжей части и обочиной	10
11.	Наличие на обочинах и (или) откосах древесно-кустарниковой растительности	не допускается
12.	Износ более 50% или отсутствие разметки проезжей части	10
13.	Наличие грязи, мусора на автобусных остановках, площадках отдыха и стоянках транспорта	2

* Устанавливают на основе официального документа местного органа ГАИ

Приложение 2

ПЕРЕЧЕНЬ
недостатков содержания федеральных дорог в зимний период

№ п/п	Недостатки содержания	Штрафные баллы
1	2	3
1.	Наличие ДТП в проверяемый период по причине неудовлетворительного содержания дорог*	не допускается
2.	Отсутствие знаков в местах, определенных дислокацией, или плохая видимость знаков	не допускается
3.	Наличие выбоин и других повреждений на проезжей части и обочинах	15
4.	Повреждение перил, ограждения, тротуаров на мостах, повреждение прочих сооружений и элементов, включая и дорожные ограждения	5
5.	Наличие на проезжей части слоя рыхлого снега толщиной более 10 мм	10
6.	Наличие скользких участков на проезжей части, не обработанных противогололедными материалами	не допускается
7.	Наличие снежного вала на обочине	не допускается
8.	Наличие слоя рыхлого снега толщиной более 20 мм на заездных карманах и посадочных площадках автобусных остановок	5
9.	Наличие слоя рыхлого снега толщиной более 30 мм на площадках отдыха и стоянках транспортных средств	5

* Устанавливают на основе официального документа местного органа ГАИ

ПОКАЗАТЕЛЬ
уровня содержания федеральных автомобильных дорог (или их участков) в весенне-летне-осенний (или зимний) период по _____

(наименование предприятия, номер подразделения или органа управления)

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Количество
1.	Протяженность обслуживаемых автомобильных дорог (участков)	км	
2.	Базовая сумма баллов (п.1x10)	балл	
3.	Количество штрафных баллов по результатам контрольного осмотра дорог (участков)	балл	
4.	Оставшаяся сумма баллов (п.2 — п.3)	балл	
5.	Показатель уровня содержания (с точностью до сотых долей, п.4 — п.2)		

« _____ » _____ 199__ г.

Председатель рабочей комиссии _____
 (подпись)

Руководитель (подразделения, предприятия) _____
 (подпись)

Приложение 4

ПОКАЗАТЕЛИ,
характеризующие работу ГП по организации содержания федеральных дорог и проведению конкурса между своими структурными подразделениями в весенне-летне-осенний (или зимний) период

_____ (наименование предприятия и органа управления)

_____ (Ф.И.О. руководителя предприятия)

_____ (почтовый адрес и банковские реквизиты предприятия)

1. Наименование и протяженность обслуживаемых федеральных дорог:

_____ км
 _____ км
 _____ км

2. Количество структурных подразделений, за которыми закреплено содержание дорог, всего шт. _____
 3. Количество структурных подразделений, не принявших участие в конкурсе, всего шт. _____
 4. Количество структурных подразделений, исключенных из участия в конкурсе, шт. _____
 5. Охват п.2 — п.3 x 100 % _____ п.2
 6. Показатель уровня содержания у структурного подразделения — победителя конкурса _____

Руководитель предприятия
 М.П. _____
 (число, подпись)

Председатель рабочей комиссии

 (число, подпись)

Приложение 5

ПОКАЗАТЕЛИ
конкурса на лучшую организацию работ по содержанию федеральных автомобильных дорог между органами управления в весенне-летне-осенний (или зимний) период

_____ (наименование органа управления)

_____ (Ф.И.О. руководителя органа управления)

_____ (почтовый адрес и банковские реквизиты органа управления)

1. Наименование и протяженность обслуживаемых федеральных дорог, находящихся в управлении:

_____ км
 _____ км
 _____ км

2. Количество предприятий (ФД, ТОУ, РД), за которыми закреплено содержание федеральных автомобильных дорог, всего шт. _____
 3. Количество предприятий (ФД, ТОУ, РД), не принявших участие в конкурсе, шт. _____
 4. Охват п.2 — п.3 x 100 % _____ п.2
 5. Показатель уровня содержания у предприятия (ФД, ТОУ, РД) победителя конкурса _____

Руководитель органа управления
 М.П. _____
 (число, подпись)

Председатель рабочей комиссии

 (число, подпись)

Али ИБРАГИМОВ

НОВЫЕ ВЗЛЕТЫ «АВТОДОРА»



Юношеская команда "Автодор"

В Северной Осетии попытаться среди людей от мала до велика найти человека, не увлекающегося вольной борьбой, — занятие бесперспективное. Отсюда и закономерность — любой руководитель-мужчина небольшой ли, крупной ли организации или фирмы обязательно в школьные и студенческие годы прошел через секцию вольной борьбы, или самбо, дзюдо, футбола... И первым в ряду тех, кто дружил и дружит со спортом, стоит генеральный директор Дорожного департамента Республики Северная Осетия-Алания депутат парламента республики, заслуженный строитель Российской Федерации и Северной Осетии Хасан Хамицович Албегонов. Но особенно ценно то, что и он, и коллектив Севосетинавтодора, как бы им трудно ни было, какие бы финансовые и производственные проблемы ни возникали, не замыкаются только на работе, а уделяют серьезное внимание развитию спорта и поддержанию здорового образа жизни среди сотрудников подразделений, молодежи республики. И это не случайно. Еще будучи студентом, он стал чемпионом Москвы по самбо. А одним из первых его шагов в должности ру-

ководителя дорожной организации Северной Осетии было создание в 1983 году футбольного клуба «Автодор». Казалось бы, какое дело до спорта, когда забот по своей основной работе всегда предостаточно.

Понятно, что строить дороги — это лишь половина дела. Еще надо постоянно содержать их на высоком эксплуатационном уровне. Лишь сами дорожники, оказавшиеся в жестких тисках финансовых проблем, знают, каких невероятных трудов стоит обслуживание и важнейших автомагистралей, и дорог местного значения.

Обеспечение круглогодичного движения по Транскавказской автомагистрали, соединяющей Россию с Закавказьем, доказательство высокого профессионализма и чувства долга северо-осетинских дорожников. Зимой здесь грохочут лавины и обвалы, летом — паводки и селевые потоки. И всему этому работники Севосетинавтодора противопоставляют самоотверженность и трудолюбие.

В строительстве дорог и развитии различных видов спорта коллективу дорожного департамента есть чем гордиться. Прежде всего это футбольный клуб «Автодор».

До 1989 года команда играла в чемпионате Се-

верной Осетии, а начиная с 1990 года выступает в первенстве СССР. В 1993 году «Автодор» лишь на самом финише чемпионата команд первой лиги из-за финансовых затруднений, помешавших комплектованию и обеспечению команды, уступил первую строчку в турнирной таблице новороссийскому «Черноморцу» и остался на подступах к высшей лиге. Именно неразрешимые финансовые проблемы, а также последовавшая реорганизация структуры российского футбола стали причиной возвращения «Автодора» во вторую лигу, где он всегда входит в число лидеров, но свою основную задачу — подготовку классных футболистов для главной команды республики, владикавказской «Алании», — «Автодор» всегда выполнял и продолжает выполнять. Сейчас в основном составе «Алании» играют семь футболистов — воспитанников «Автодора». Это игрок национальной сборной России Игорь Яновский, игроки молодежной сборной страны Тамерлан Сикоев и Георгий Боциев, а также Олег Корниенко, Аслан Дадтеев, Тамерлан Джиоев и Артур Хуриев. И все это вкупе с ежегодными высокими результатами достигнуто «Автодором», несмотря на отсутствие у команды своего стадиона, собственной базы, несмотря на частые срывы предсезонной подготовки из-за нехватки средств. Потому что за годы существования, кроме учредителя — Дорожного департамента Республики Северная Осетия-Алания, — никто клубу финансовой помощи не оказывал.

Поэтому вдвойне приятно, что по окончании сезона 1997 года «Автодор» был награжден Почетной грамотой Российского футбольного союза за вклад в развитие отечественного футбола.

Между тем Дорожный департамент, жаждущий сделать как можно больше для развития спорта в республике, добился, чтобы при клубе «Автодор» с 15 января 1995 года была создана футбольная команда инвалидов. За короткое время

команда стала чемпионом России и СНГ, а 4 ее игрока входят в состав сборной России. И 1998 год эта команда начала успешно, выиграв в Волгограде престижный турнир «Рождество-98».

Желание руководства Дорожного департамента помочь развитию спорта в республике было бы половинчатым, если бы одной из забот «Автодора» не стало чествование детских футбольных команд в г.Беслане и в селении Чикола.

Успехи двух из них — команд «Ираф-Автодор» из с.Чикола достаточно впечатляющи. Команда «Ираф-Автодор-1» два раза подряд, в 1995 и 1996 годах, выиграла соревнования на первенство российского клуба «Кожаный мяч». А в 1997 году в Миннеаполисе стала обладателем Кубка Америки. За право завоевать этот престижный кубок боролись почти 800 команд из 24 стран мира. А команда «Ираф-Автодор-2» в 1997 году стала чемпионом Российского клуба «Кожаный мяч».

Благодаря пристальному вниманию Дорожного департамента и его руководства к развитию детско-юношеского и массового спорта и здорового образа жизни подрастающего поколения в июле 1997 года в Финляндии было организовано участие двух детских команд Владикавказа в Международном футбольном фестивале, организованном финской компанией «Арктик-Машины». Это родственная Федеральная дорожная служба России компания. Турнир проводился под девизом сближения дорожных служб обеих стран через спорт в двух возрастных группах — среди детей 1987 и 1988 годов рождения. В нем играли команды, составленные из детей работников дорожных организаций. Приятно, что в возрастной группе 1987 года рождения наша команда заняла первое место, а другая — второе.

Руководитель Дорожного департамента, став председателем Федерации дзюдо и самбо Республики Северная Осетия-Алания, сделал многое, чтобы к

спортсменам Северной Осетии пришел успех в этих видах единоборств на международной арене. И вот результат — владикавказец Тамерлан Тменов в 1997 году победил на чемпионате Европы по дзюдо, а следом на первенстве мира занял третье место. Такого успеха у осетинских спортсменов в этом виде борьбы еще не было. И теперь Тамерлан Тменов — олимпийская надежда России и Северной Осетии.

Уверенно идут к высотам спортивной славы мастера спорта международного класса, члены сборной России Анатолий Ларюков, Виталий Крутоголов и другие. Олимпийский чемпион Атланты по штанге Тимур Таймазов хотел было уйти с поста из-за отсутствия финансовой поддержки. Однако генеральный директор Севосетинавтодора убедил его возобновить тренировки, и теперь Т.Таймазов готовится к новым соревнованиям.

Под флагом Севосетинавтодора выступают: баскетболисты «Автодор-Алан-Баскет», которые играют в чемпионате первой лиги России, команды карате республики, завоевавшие серебряные и бронзовые медали в открытом юношеском чемпионате Голландии в 1997 году. Не уступают и боксеры республики. Владикавказец Игорь Дзагоев в Таиланде выиграл Кубок Короля, а теперь успешно выступает на профессиональном ринге. Его партнер Роберт Плиев с турнира в США вернулся с Кубком легендарного Мохаммеда Али.

Словом, несмотря на тяжелейшие проблемы, коллектив Дорожного департамента всеми доступными способами оказывает помощь развитию и дорог, и спорта в республике. Однако с каждым годом делать это становится все труднее, потому что Севосетинавтодор, как и многие предприятия и организации страны, испытывает серьезные финансовые проблемы. К чести коллектива, несмотря на все сложности, он продолжает выполнять и свою основную задачу, и всячески помогает делу развития спорта.

ЖИТЬ ДНЕМ ГРЯДУЩИМ

Опорная сеть дорог Ростовской области — одна из самых протяженных в стране. Понятно, что таким сложным хозяйством управлять могут лишь грамотные специалисты. Виктор Андреевич ШАПОВАЛОВ, главный инженер Ростовупдора, — один из них.



При его личном участии построены здесь дороги Ростов — Ставрополь, Егорлыкская — Сальск, Волгодонск — Дубровское, Элиста — Ремонтное — Зимовники... Трудовую деятельность после окончания автодорожного техникума он начал мастером. Потом поступил в институт, учился без отрыва от производства. Серьезно увлекся проблемой внедрения новых технологий с использованием местных материалов и отходов промышленности. По таким технологиям им построено более 500 километров автодорог. Некоторым из них уже более двадцати лет, но содержатся они в хорошем состоянии.

Кстати, именно за такие разработки Виктору Андреевичу в свое время неоднократно вручали медали ВДНХ. Есть у него и медаль «За доблестный труд».

Виктор Андреевич никогда не останавливается на достигнутом, и в свои шестьдесят лет — именно столько ему сейчас исполняется — он полон энергии, живет днем грядущим, в постоянной заботе о донских дорогах.

ДВАЖДЫ ЮБИЛЯР



Постоянному автору нашего журнала, консультанту отдела законопроектной и правовой работы ФДС России Юрию Степановичу Буданову исполняется 65 лет. В эти же дни отмечает он и 50-летие трудовой и творческой деятельности.

В дорожную отрасль Юрий Степанович пришел сорок лет назад. Первой строкой для него была Московская кольцевая автомобильная дорога, потом — трасса в Домодедово, Каширка. Работая в системе Минтрансстроя, он принимал непосредственное участие в возведении мостов через Дон, Волгу, в строительстве такого крупного объекта, как Волго-Балтийский водный путь...

Ю.С.Буданов является автором первого в дорожном хозяйстве отраслевого тарифного соглашения, с принятием которого были решены наконец вопросы материального стимулирования работников дорожных организаций. Еще в середине семидесятых он выступил с предложением создать единую тарифную сетку (лишь спустя 20 лет она была разработана детально и принята в России). Юрию Степановичу присвоено звание «Заслуженный экономист Российской Федерации».

Он автор четырех книг, более тридцати научно-методических разработок, многих газетных и журнальных публикаций, победитель творческих всесоюзных конкурсов.

Новых успехов вам на ниве журналистики и в работе, Юрий Степанович!

ПОЗДРАВЛЯЕМ, СТЕПАНОВНА!

Это было в шестидесятых. Мы строили дорогу на Цимлянск. Лето, жара под сорок градусов, и вокруг — выжженная степь. В таких условиях график нашей работы был особым: вставали до рассвета, чтоб успеть сделать побольше до того, как солнце войдет в зенит.

Трудились вахтовым методом, жили в селениях, расположенных вблизи строящейся дороги. Еду нам готовили в основном поварахи из этих сел. Одну мы запомнили особо. Была она моложе других, ей тогда двадцать пять исполнилось, но ее все уважительно называли по отчеству — Степановной. Как мы ее ни упрасивали излишне не беспокоиться, она все же поднималась раньше нас и подавала на стол горячие завтраки. А днем приносила холодную колодезную воду прямо на трассу. А какие крошки она нам делала!

Однажды к нам приехали из районной газеты и написали репортаж о строящейся дороге. И на одном из снимков запечатлели нашу Степановну, написав в текстовке, что Гуреева Ольга Степановна — так ее звали полностью — дорожная рабочая. Журналисты, думая, не исказили истины, поскольку именно при содействии и помощи таких людей, как наш повар, мы и могли лучше выполнять свои обязанности.

Мы передвигались все дальше в степь, меняли «место дислокации», но все равно не проезжали мимо дома нашей Степановны. И даже по прошествии десятилетий остались дружны с ней. Теперь Ольга Степановна — бабушка, у нее прекрасная семья, и выглядит она по-прежнему молодо и по-прежнему так же внимательна к людям.

Этой весной ей исполняется шестьдесят лет. И мы через ваш журнал хотим поздравить нашу дорожницу Степановну с ее юбилеем.

**М. КОЧЕР,
М. ПАСТУХОВ, А. ПИСКУНОВ**

Настольный журнал каждого
думающего российского дорожника —



Более 70 лет
ежемесячно
приходит
к десяткам
тысяч
читателей

70004 — для индивидуальных подписчиков

88759 — для предприятий и организаций

в каталоге Агентства «Роспечать» «Газеты и журналы» стр. 106

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-краеведческим справочником, кроссворд и многое другое.

**ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К СЕМЬЕ
ДУМАЮЩИХ ДОРОЖНИКОВ —
ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"**

**НА ВАШИ ВОПРОСЫ
С УДОВОЛЬСТВИЕМ ОТВЕТАТ
ПО ТЕЛЕФОНАМ:**

(095) 496-67-66, 496-85-70, 316-48-69



ТРАНСПОРТ РОССИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИИ

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТИ»

32766

(СТР. 92)

**ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ
ИНФОРМАЦИОННО - АНАЛИТИЧЕСКОЕ
ИЗДАНИЕ ДЛЯ РАБОТНИКОВ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
ВСЕХ ПРОФЕССИЙ И КАТЕГОРИЙ**

ГАЗЕТА В ГАЗЕТЕ

ПАССЯЖИР

- ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ

ЗВОНИТЕ: (095) 200-19-21, 496-67-66, 496-85-70, 316-48-69



Ваш ориентир на перекрестках дорожной информации



72883
в каталоге
Агентства
«Роспечать»
«Газеты
и журналы
1998 года» стр. 178

- студент
- соискатель степени
- преподаватель
- ученый
- инженер

находят в каждом свежем
номере журнала,
кроме научно-технической
информации, отечественный
и зарубежный передовой опыт,
новые идеи

Загляните в ближайшее отделение связи
оформить подписку.

Есть вопросы? Звоните (095) 496-67-66, 496-85-70

АВТО

ВАШ ЛУЧШИЙ СПУТНИК
В АВТОМОБИЛЬНОМ
ПУТЕШЕСТВИИ
ЖУРНАЛ

Особенно интересен
начинающему водителю,
путешественнику и не только.
Потому что в каждом номере:

- ☐ **эксклюзивный
путеводитель
по автомобильным
дорогам России
и стран СНГ
ё новейшим сервисно-
краеведческим
справочником**



Просто загляните в ближайшее отделение связи
и оформите подписку 72059 в каталоге
агентства "Роспечать" "Газеты и журналы" стр. 105

Дополнительная информация по тел.:
(095) 496-67-66, 496-85-70, 316-48-69

Автокраны, а также автотехника ведущих фирм-производителей СНГ



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

Ремонт автокранов

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

Запчасти к автокранам
и все типы фильтров **Тел. (095) 152-9780**


Передвижные компрессорные станции

ПВ-10/8М1
НВ-10Э
НВ-10/8М2
ПКСД-5,25



Продажа
и аренда

Гарантия
2 года

 Акционерное общество
закрытого типа
ВТОПАРТНЕР
Москва, ул. Черняховского, 16

**Тел.: (095) 152-1815,
152-9079.
Факс (095) 152-7463.**



Дорожные ограждения нового поколения от «Южуралавтобана»

- ◆ Надежность
и качество
- ◆ 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»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
тел./факс (3511) 33-75-96, 33-75-39

www.booksite.ru

**Вы и
АБРИС**
Рекламно-информационное агентство
316-48-69

**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

АБРИС
Рекламно-информационное агентство
316-48-69

**Просто позвоните!
(095) 496-6766, 496-8570, 316-48 69**

*Узнайте, как мы уважаем
рекламных агентов*

№ лицензии ПРИУ-АВа рег. 0022701

ВСЕ ПРИЦЕПЫ РОССИИ **КАМАЗ, МАЗ**

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 гидронаторы.**

**Площадки, роспуски, панелевозы,
цементовозы, муковозы.**

АВТЭЖ

**Прицепы
с управляемыми
тележками**

**для перевозки ферм
длиной до 33 м и массой до 60 т.**



Принимаем векселя, металл.
Проводим бартер, взаимозачет.
Запчасти (тел.: 484-62-19) к грузовым а/м, ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК
(оптом и в розницу)

Отдел комиссионной техники (тел.: 187-23-55)

Тел.: (095) 187-6400, 187-6372



Компания «Вэлли Сларри Сил» и
Компания «Интернэшнл Текнолоджи Груп», США
ПРЕДСТАВЛЯЮТ:

ITG

ТЕХНОЛОГИЮ УХОДА ЗА ДОРОЖНЫМ ПОКРЫТИЕМ ПОЛНОГО ЦИКЛА

К Вашим услугам всемирно известные методы, оборудование
и материалы:

- «ЭМУЛЬТЕК» — мобильные эмульсионные заводы производительностью 8—40 т/ч — широкий спектр битумных эмульсий для всех видов дорожных работ: эмульсионно-минеральные смеси «Сларри», микроповерхностная обработка, ямочный ремонт, подгрунтовка, ремиксинг.
- «МИНИМАК» — маневренный и компактный укладчик слоев износа производительностью 1 т/мин. Первый успешный опыт в мире по созданию самоходной автоматизированной дорожной машины с одним водителем-оператором. Идеальна в городских условиях.
- «МАКРОПЕЙВЕР» — высокопроизводительная машина (4 т/мин.) для поверхностной обработки методами «Сларри Сил» и «Микросюрфейсинг». Большие площади за короткое время!
- Передача битумно-эмульсионных технологий — создание смесей типа «Сларри»; дизайн защитных дорожных смесей для всех климатических условий и всех видов дорожного покрытия.
- Установка оборудования «под ключ»; обучение персонала в России и США.
- Сервисное обслуживание силами российских инженеров.
- Гибкие условия оплаты.



Компания «Вэлли Сларри Сил» имеет 45-летний опыт работы на четырех континентах земного шара. Через своего эксклюзивного представителя в СНГ, компанию «Интернэшнл Текнолоджи Груп», мы полны решимости удовлетворить запросы и наших российских клиентов.

Интернэшнл Текнолоджи Груп
Адрес: 123424, Москва,
Волоколамское шоссе, 73,
офис 431.

Тел./факс: (095) 491-0654,
(095) 490-0693
Моб. тел. 902 760-12-67
Эл.почта mdb@mdbar.msk.ru



«ЭМУЛЬТЕК» — битумные эмульсии всех видов



«МИНИМАК» — компактное решение
для городских улиц



«МАКРОПЕЙВЕР» — защита всех видов
автотрасс в любом климате

ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ЛУЧШЕ БИТУМНОЙ ЭМУЛЬСИИ? — ЭМУЛЬСИЯ ОТ ЭМУЛЬБИТ

«Эмульбит» —
это эмульсия
Eshalite Tack C



- экологически чистая
 - хорошо сцепляется даже с влажным покрытием
 - массовая доля битума с эмульгатором — 50%
 - условная вязкость — 12 с при 20 °С
 - полностью отвечает требованиям ГОСТа 18659-81
 - доступная цена
- Закажите в любом количестве**



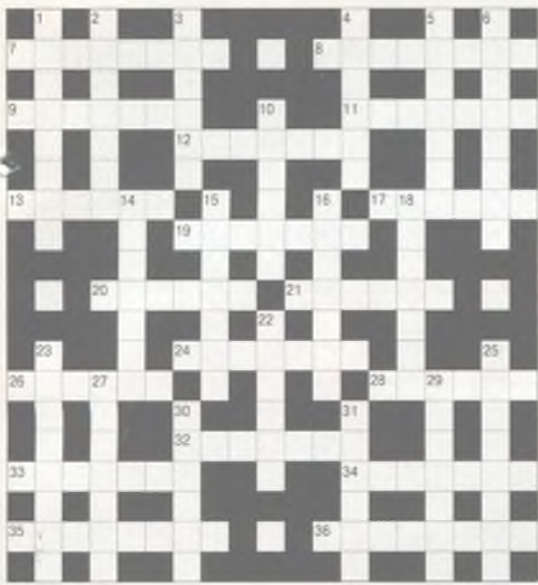
Звоните сегодня
(095) 189-9132, 189-4581, 956-2967
и приезжайте:

129343, Москва, ул. Уржумская, 4
000 «Эмульбит»

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Большой круг небесной сферы. 8. В финансах - третье лицо для уплаты. 9. Истинное исходное положение теории. 11. Летчик-космонавт СССР. 12. Военское подразделение. 13. Струнный музыкальный инструмент. 17. Город в Польше, на реке Висла. 19. Часть винта самолета. 20. Птица (немного меньше воробья), обитает в лесах Евразии. 21. Голландский мыслитель-вольнодумец. 24. Река в Псковской области. 26. Русский советский писатель, автор исторического романа «Россия молодая». 28. Административно-политическая часть Великобритании, ее историческое ядро. 32. Маленькая круглая шапочка из мягкой ткани без околыша. 33. Гриб. 34. Русский советский поэт. 35. Учреждение системы средств массовой информации. 36. Государство на юге Европы, на Балканах.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Планета. 2. Часть затвора огнестрельного оружия. 3. Замаскированное расположение воинского подразделения для внезапного удара. 4. Петля из ремня, носимая на рукоятке сабли. 5. Узкая намываемая полоса земли, выступающая в сторону моря. 6. Русский литературный критик, мемуарист, подготовил первое научное издание сочинений А.С.Пушкина. 10. Род вечнозеленых деревьев и кустарников семейства рутовых. 14. Всемирно известный курорт во Франции. 15. Река, приток Дона. 16. Персонаж романа М.Шолохова «Тихий Дон». 18. Доза гамма-излучения. 22. В науке (логике, математике) то же, что знак. 23. Немецкий композитор, пианист, дирижер, автор оперы «Фиделлио». 25. Штат на Востоке США. 27. Страстный любитель музыки. 29. Вознаграждение за использование произведений литературы, науки, искусства. 30. Часть какого-либо сооружения. 31. Места для зрителей в театрах.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 2

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. «Петербург». 8. Лейтенант. 10. Адамсон. 11. Стадия. 12. «Едигей». 16. Рокировка. 18. Сосна. 19. Копия. 20. Агелад. 21. Атаров. 24. Капри. 26. Фокус. 27. Аннотация. 30. Трофей. 33. Боцман. 34. Дельфин. 35. Дендрарий. 36. Ассистент.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. «Репетитор». 2. Грабин. 3. Ирида. 4. Нерон. 5. Неруда. 6. Инспекция. 9. Амфора. 13. Тосканини. 14. Экватория. 15. Снегирь. 17. «Колокол». 22. Калорифер. 23. Фундамент. 25. Статья. 28. Демарш. 29. Колесо. 31. Делиб. 32. Тикси.

ФИРМА

"ВНИИР"

*Ваш логотип в океане приборов
для контроля качества в строительстве*

Приборы и оборудование для строительных лабораторий

Прибор КП 133А для определения количества попавшего воздуха в бетон (исодузомер)



Оборудование для испытания **вязких**, заполнителей, **бетонов** и растворов, **группов** **Силовое** оборудование (испытательные прессы, разрывные машины, динамометры) **Термическое** оборудование (сушильные электрошкафы типа СНОЛ, пропарочные камеры) Измерители **теплопроводности** материалов и плотности **тепловых потоков** Измерители **температуры, влажности, давления и времени** **Виброметры**, дефектоскопы, **геодезические** приборы и оборудование **Весы**, гири, разновесы, **всуда** химическая и лабораторная

Нормативно-технические (**ГОСТы**, **СНИПы**) и метрологические документы по строительству

- ↔ **Ремонт и проверка** оборудования с выдачей сертификата (аттестат аккредитации Госстандарта РФ №003001).
- ↔ **Консультации** по комплектованию строительных лабораторий и обучение персонала.
- ↔ **Обследование** технического состояния фундаментов, несущих и ограждающих конструкций, строительных узлов и деталей (лицензия МСА №031293).

**ПРОФЕССИОНАЛАМ
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ
ПОМОЩЬ**

Принимаем на реализацию и покупаем лабораторное оборудование: новое, неисправное и б/у

Тел./факс (095) **430-2947, 413-9097**

Существуют различные способы производства и доставки асфальтовой смеси на место ремонтных работ.

Одним из наиболее прогрессивных является регенерация старого асфальтового скота.

АСФАЛЬТОВЫЕ РЕЦИКЛЕРЫ

Новое поколение асфальтовых рециклеров с предварительным подогревом материала в загрузочном корыте является воплощением принципов энергосбережения, производительности, улучшения условий труда.

Старый снятый или сфрезерованный асфальт через горловину загружается в барабан-мешалку. Прокачива-

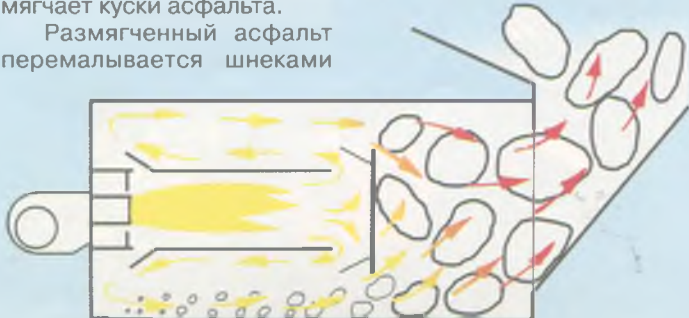


Bagela

емый сквозь камеру сгорания воздух нагревается пламенем дизельной форсунки, поступает в барабан и размягчает куски асфальта.

Размягченный асфальт перемалывается шнеками

барабана, как в мясорубке и доводится до заданной оператором кондиционной температуры - 130...180(°С).



Камера сгорания изолирована от барабана, что исключает выгорание битума. Отрабатанный горячий воздух выходит через загрузочную горловину, отдавая остаточное тепло новым порциям асфальтового скота.

Такая технология способствует более экономному расходованию топлива и обеспечивает непрерывность процесса. Готовая асфальтовая смесь выпускается через разгрузочную решетку непосредственно на асфальтируемый участок, а также может подхватываться тачкой или фронтальным ковшом погрузчика.

ТЕЛ.: (095) **250-92-44**
969-72-38

767-18-82

ФАКС:(095) **412-93-15**

243-70-48

В П Е Р В Ы Е !



1 - я М О С К О В С К А Я
М Е Ж Д У Н А Р О Д Н А Я
В Ы С Т А В К А Д О Р О Ж Н О Г О Х О З Я Й С Т В А

ДОРОГА
DOROGA

Д О Р О Г А ' 9 8

Москва, Манеж, 1-4 июля 1998 года

М
EXPO

Организатор
выставки

Основные разделы выставки:

- Материалы, технологии, машины и оборудование для проектирования, строительства и эксплуатации дорог, мостов, тоннелей и трубопроводов.
- Строительные конструкции, строительные и отделочные материалы, средства инженерного оборудования для зданий и сооружений придорожного бизнеса. Гостиничное и ресторанное обслуживание, торговые предприятия.
- Автомобили и автосервис. Бензоколонки.
- Обеспечение дорожного движения.
- Уборочная техника.
- Спецодежда для работников дорожного хозяйства.
- Экологический мониторинг.
- Специализированная литература, картография и геоинформационные системы.
- Наружная реклама.

Официальная поддержка:

- Правительство Москвы • Федеральная дорожная служба • Госстрой России • Стройдормаш •
• Главное управление ГАИ МВД России • Доринвест • Министерство Транспорта •

Принимаются заявки на участие:

т/ф (095) 2921136, 9592344, 9592362; E-mail: m-expo@cityline.ru



Федеральная
Дорожная
Служба
России



Министерство
транспорта



ITE EXHIBITIONS &
CONFERENCES LTD

Организаторы «Батимат-Мосбилд» представляют

СТРОЙМАТ 98

**Международная
выставка
строительной и
дорожной
техники и
оборудования.
Архитектура и
технологии
в строительстве.**

14-17 сентября 1998

**Павильон 4
Всероссийский
Выставочный Центр
Москва, Россия**

**Впервые в России
демонстрация
строительной и дорожной
техники в действии на
выставке «СТРОЙМАТ 98»
В рамках выставки пройдут
тематические семинары
и конференции**

**ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ,
КОТОРЫЕ БУДУТ
ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА
ВЫСТАВКЕ «СТРОЙМАТ 98»**

Оборудование для земляных работ и строительства дорог.

Компрессоры

Гидравлические механизмы с использованием высокого давления

Генераторы

Насосы и помпы

Цистерны для перевозки бетона

Механизмы для смешивания бетонного и известкового растворов

Машины для строительства

Подрядные работы

Дробильное оборудование

Буровое оборудование для прокладки каналов

Бульдозеры

Мешалки для цементного раствора

Оборудование и аксессуары для строительных участков

Машины и оборудование для строительных дорог

Техника для каменоломней

Строительные леса

Землеройное оборудование для прокладки кабелей и труб

Оборудование для строительства туннелей

103006 Москва, ул. Долгоруковская, д. 18, стр. 3
тел.: (095) 935 7350, факс: (095) 935 7351

E-mail: build@ite.co.uk

www.booksite.ru

**28 МАРТА 1998 ГОДА НА 67-М ГОДУ
ЖИЗНИ СКОРОПОСТИЖНО СКОНЧАЛСЯ
ВЯЧЕСЛАВ ЯКОВЛЕВИЧ
ПАРАСОВЧЕНКО,
бывший генеральный директор
Московской федеральной дирекции
автомобильных дорог**



Ушел из жизни один из крупнейших организаторов дорожного хозяйства России, внесший большой личный вклад в развитие и совершенствование сети автомобильных дорог нашей Родины.

В.Я.Парасовченко родился 15 января 1932 года в селе Кунье Харьковской области. Начав свою трудовую деятельность в 1956 году в дорожных организациях Дальнего Востока, он за короткий срок прошел путь от рядового инженера до начальника управления автомобильной дороги. В 1974 году В.Я.Парасовченко был выдвинут на ответственную работу в Центральное управление автомобильных дорог Госавтодора РСФСР. С 1979 года, на протяжении четырнадцати лет, он работал начальником республиканского объединения по строительству и эксплуатации автомобильных дорог общегосударственного значения «Росавтомагистраль» Минавтодора РСФСР.

Особенно ярко раскрылись лучшие личные качества В.Я.Парасовченко как талантливого руководителя и специалиста на посту генерального директора Московской федеральной дирекции автомобильных до-

рог, который он занимал со дня ее образования. Благодаря своей энергии и богатому жизненному опыту он сумел в кратчайший срок организовать четкое взаимодействие федеральной дирекции с предприятиями дорожного хозяйства Российской Федерации.

На всех участках работы он с чувством высокой ответственности выполнял свой служебный долг, отдавая все силы и знания развитию дорожного хозяйства Российской Федерации.

Трудовые заслуги В.Я. Парасовченко отмечены высокими государственными наградами: орденом «Знак Почета», многими медалями. Ему были присвоены почетные звания «Заслуженный строитель Российской Федерации», «Почетный работник транспорта», «Почетный дорожник».

В.Я.Парасовченко знали как трудолюбивого, энергичного, умного руководителя, чуткого и отзывчивого товарища. За эти черты он снискал глубокое уважение и авторитет среди многотысячного коллектива дорожников России, стран СНГ и за рубежом.

Светлая память о Вячеславе Яковлевиче Парасовченко навсегда сохранится в наших сердцах.

В.Г.АРТИУХОВ, Н.П.СЕРЕГИН, В.Д.ЕВСТИГНЕЕВ, О.В.СКВОРЦОВ, Ф.К.САДЫГОВ, В.Н.МОСАЛОВ, Ю.А.БЕЛЯЕВ, И.А.УРМАНОВ, В.И.ЩЕДРИН, А.М.АФАНАСЬЕВ, В.И.АРТАМОНОВ, О.К.БЕЗРОДНЫЙ, А.А.БРАХНО, А.Ф.ГЛАЗОВ, В.Н.МИХАЛЕВ, Н.Ф.САМСОНОВ, И.Ф.АНТОНЕНКО, Э.С.БУЯНОВ, Ш.С.ЕНИКЕЕВ, Н.С.КАЗАНОВА, В.П.КОВАЛЕВ, Р.Г.КУДРЯШОВ, С.А.ПОКАТАЕВ, Г.Т.ПУЗИКОВ, В.С.УКОЛОВ, В.В.ДОРГАН.

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. Geroev Panfilovcev, 24,
Moscow, 123480, Russia**

Tel.: 496-67-66 Tel./Fax.: 496-85-70

T-O-D-A-Y I-N T-H-E I-S-S-U-E

WITH PLACE OF EVENTS

The green road 1
The report of the FRS college

AT FIRST HAND

Sources of hopes
Conversation with Evstigneev V., the first deputy director of the FRS.
Of financing alternative sources 4

ROAD FUNDS

Incoms and expences 6

FOREIGN EXPERIENCE

There are kings among bridges, too 12

TRAFFIC SAFETY

A miser pays twice as a rule
Economic calculations of railway overbridges construction 16

NEW ENGINEERINGS

Surprises of the Grandfather Frost 18

REGIONS

Pragmatism of renewal
The interview of Utkin V., the chairman of the Cheljabinsk region government 21

LEADERS

Salt is only put to somebody taste
The photo-sketch 24

FINANCE AND INVESTMENT

Worried tendencies
The article about carrying out of improvement of Cheljabinsk region road programme 28

ROUND TABLE

Are there a step ahead or two steps backwards? 30

QUALITY CONTROL

A reliable barrier 32

PROBLEM REPORTNG

Out of the Urals stone belt 36

VIZITING-CARD

We unite banks and heards
The account about affairs of bridge builders in the Urals region 40

ARCHIVIST

The transport route of the past
The chapter from the book of the Urals oldest road builder 45

There is branch official and business information, too.



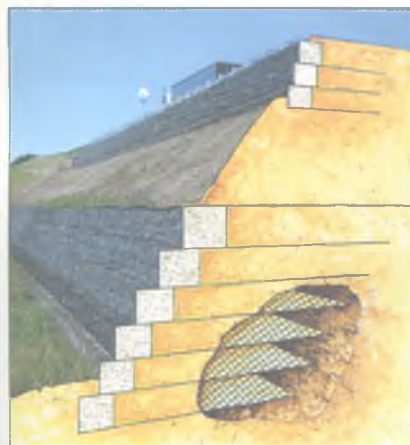
MACSAFERRI

ЗАО «ГАБИОНЫ МАККАФЕРРИ СНГ»

Надежное, экономичное и в то же время экологическое решение проблем в дорожном строительстве с помощью широкого диапазона материалов, с успехом используемых во всем мире.

Фирма осуществляет технический консалтинг и поставку изделий из оцинкованной металлической сетки двойного кручения (габионы), георешеток, геоячеек, геокompозитных материалов, геотекстиля и биоматов для:

- укрепления склонов и армирования грунта;
- армирование дорожного покрытия;
- отвода дренажных и грунтовых вод;
- защиты от камнепадов;
- крепление конусов мостов и оголовков труб;
- морских и речных берегоукреплений;
- рекультивация свалов и консервация грунта;
- инициализация роста травяного покрова.



103009 Москва, Россия
ул. Мельникова, д. 7, к. 38

тел: (095) 275-0914
тел/факс: (095) 274-6740

ЗАО «РемДорСервис» — все для дорожного строительства



В условиях растущей инфраструктуры сети дорог, повышающихся объемов дорожного строительства и растущих грузопотоков (на фоне вхождения России в Еврорынок) ужесточаются требования к проведению дорожного строительства со стороны контролирующих и лицензирующих органов.

Фирма «РемДорСервис», работающая под патронажем НИЦ ГАИ России, в соответствии с текущей нормативной базой, предлагает потребителю полный спектр изделий для обеспечения дорожного ремонта и строительства:

- знаки и информационные щиты,
- средства ограждения и сигнализации,
- профессиональную одежду и т.п.

Качество европейского уровня, доступные цены, приемлемые формы и условия оплаты, постоянно обновляе-

мый ассортимент продукции. Сегодня повышенным спросом у дорожников пользуется передвижной дорожный знак. За счет применения активно светящихся элементов, он хорошо виден в темное время суток и применяется для перераспределения транспортных потоков на ремонтируемых участках дорог и в других случаях. «РемДорСервис» предлагает такой знак, изготовленный с применением новейших технологий.

Есть у специалистов «РемДорСервиса» и другие изделия для обеспечения безопасных условий

труда дорожника. Звоните сегодня! Узнайте, какие!

По тел.:
(095)572-7732,
572-3007, 573-1022

И приезжайте!
141400, г.Химки,
ул. Гоголя, д.9а,
ЗАО
«РемДорСервис».

ЭТО РАБОТАЕТ ВО ВСЕМ МИРЕ И, КОНЕЧНО, НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

swarco 

ТЕРМОПЛАСТИК "СВАРКОТЕРМ"

РАЗМЕТОЧНАЯ КРАСКА "СВАРКОПЕЙНТ К-819" (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ)

ХОЛОДНЫЙ ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ПЛАСТИК Д-230 ДЛЯ РУЧНОЙ РАЗМЕТКИ

РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА "СВАРКОТЕЙП", ГОТОВЫЕ СТРЕЛЫ И СИМВОЛЫ

КРАСКА ДЛЯ РАЗМЕТКИ АЭРОДРОМОВ "СВАРКОПЕЙНТ Ф-723"

СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛОШАРИКИ "СВАРКО"

ПОСТАВКИ ДВУОКСИ ТИТАНА

РАЗМЕТОЧНАЯ КРАСКА СВАРКОПЕЙНТ К-819

СВАРКОПЕЙНТ К-819 - экологически чистая краска, производимая в России по технологии и на оборудовании фирмы "СВАРКО", поставляется в готовом к употреблению виде и не требует использования растворителей.

СВАРКОПЕЙНТ К-819 относится к лакокрасочным материалам улучшенного качества и используется для разметки покрытий из литого асфальта или асфальтобетона.

СВАРКОПЕЙНТ К-819 поставляется в удобных 80-килограммовых бочках с ручками и открывающейся крышкой, что дает разметочной бригаде возможность более эффективно организовать свою работу и обеспечить более четкий контроль за расходом краски, а также вторично использовать бочкотару.



Завод по производству краски в Краснодаре

СВАРКОПЕЙНТ К-819 быстро высыхает, обладает высокой степенью белизны и хорошей укрывистостью.

СВАРКОПЕЙНТ К-819 пригодна для использования на любых разметочных машинах, в том числе российского производства.

СТЕКЛЯННЫЕ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ МИКРОШАРИКИ

Стеклошарики "СВАРКО" соответствуют по качеству действующим в России стандартам и техническим условиям.

Стеклошарики "СВАРКО" при правильном использовании обеспечивают отличную различимость дорожной разметки в ночное время, что существенно повышает безопасность движения.

Стеклошарики "СВАРКО" поставляются в удобных 25-килограммовых мешках, что облегчает нанесение шариков вручную.

ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230

Холодный пластик Д 230 - надежное средство для долговечной разметки асфальтобетонных и цементобетонных покрытий.

Холодный пластик Д 230 - пластическая масса, которую нужно наносить в холодном виде. Перед применением отвердитель при непрерывном интенсивном размешивании добавляется к основной массе Д 230. При отверждении образует дюропластическую массу, которая при нагревании не размягчается, устойчив к большим суточным перепадам температуры.

Область применения: стоп-линии, стрелы, пешеходные переходы, места стоянок, а также всевозможные нестандартные знаки разметки.



Завод по производству термопластика в Мытищах

ТЕРМОПЛАСТИК СВАРКОТЕРМ

Термопластик **СВАРКОТЕРМ** эффективное средство для разметки автодорог с высокой интенсивностью движения.

Главная сфера применения: осевые линии, стоп-линии, разметка пешеходных переходов.

СВАРКОТЕРМ производится в России по специальной рецептуре для использования в российских условиях на оборудовании и из компонентов фирмы "СВАРКО".

СВАРКОТЕРМ признан лучшим термопластиком по итогам разметочного конкурса в Москве.

СВАРКОТЕРМ содержит 25% стеклошариков, что обеспечивает прекрасную различимость разметки в ночное время и в плохую погоду. Наличие стеклошариков способствует увеличению устойчивости к истиранию и продляет срок службы дорожной разметки.

СВАРКОТЕРМ поставляется в полиэтиленовых 25-килограммовых мешках и загружается в котел разметочной машины вместе с мешками.

Контактные телефоны в Москве: (095) 937-42-25

Краснодаре: (861-65) 3-21-76, 3-13-43

Н. Новгороде: (831-2) 30-30-89

Саратове: (845-2) 64-36-32