Автомобильные дороги

4-98

Новый Налоговый кодекс и дорожные фонды

Рак готовится к свистку

Кавказ — [illegible]ре

1998 г. №1-4

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.book-site.ru

Борис ПРИМОЧКИН, наш корр.

СЕВЕРНЫЙ КОРИДОР

Российские и финские дорожники организовали международный автопробег по маршруту Оулу — Сыктывкар (через Карелию и Архангельскую область), чтобы получить полную и достоверную информацию о возможностях новых транспортных коридоров в Северной Европе.

ОТ МОСКВЫ ДО САМЫХ ДО ОКРАИН...

Российские дороги, если присмотреться, проложены по принципу от центра к периферии, согласно словам популярной песни «от Москвы до самых до окраин». А вот между окраинами дорог явно не хватает. Международный автопробег и должен был дать ответ на многие вопросы, касающиеся дорог-связок, и не только между областями внутри России, но и с другими странами. Его идея зародилась у дорожников финского округа Оулу и Архангельской области.

Европейский северный коридор, включающий в себя автомобильные, железнодорожные, водные, воздушные виды транспорта, а также телекоммуникации, обещает стать весьма перспективным. Хотя у многих специалистов нынешнее состояние наших автодорог вызывает беспокойство, смогут ли они сыграть ту роль, которая им отведена. В автопробеге участвовали многие ответственные руководители — первый заместитель руководителя ФДС РФ Н.П.Серегин, председатель Архангельского областного Собрания депутатов В.И.Калямин, директор ведомства автомобильных дорог Финляндии Э.Вуолтеенахо, советник-консультант губернатора округа Оулу Т.Саавалайнен, руководитель службы сервиса округа М.Терво и другие. Всего в автопробеге участвовали более 50 человек на 20 машинах, в основном профессиональные дорожники и автотранспортники.

ПО ЗИМНИКУ

Конец марта в Карелии побаловал участников отменной погодой. Ночью зимник промерзал, и машины легко мчались по нему на высокой скорости. Резина на автомобилях была шипованной, дорога отлично убрана...

Уровень автомобилизации на Севере удивил. Например, в Костомукше на 30 тысяч жителей — 10 тыс. автомобилей! Почти в каждой семье — машина. Сказывается близость Финляндии и развитие приграничных связей. Стремительно растет и интенсивность движения. Особенно на участке Госграница — Костомукша — Ледмозеро — Тикша — федеральная дорога «Кола». Последняя, по общему мнению, находится в хорошем состоянии благодаря тому, что у карельских дорожников есть свои «ноу-хау». Например, на участке механизации Костомукшского ДРСУ на базе КрАЗа изготовили усовершенствованную комбинированную машину, производительность которой в два раза выше обычной КДМ. Местные самоделкины приделали к ней усиленный передний и средний боковой отвалы, научили посыпать песком и поливать соляным раствором. И все это за один проход. Конструкцией заинтересовались в других регионах России, а в Карелии уже думают о подобной УКДМ на базе российского «Урала».

По поводу УКДМ Николай Петрович Серегин сказал следующее: «Конечно, умельцы из костомукшского ДРСУ молодцы. Но где же отечественное дорожное машиностроение? Где дорожные машины для регионов? Почему и зачем снова и снова придумывают кусторезы, асфальтоукладчики, усовершенствуют КДМ? Машиностроители обещали многое, а что в итоге? Наши асфальтоукладчики только по цене, как зарубежные. При этом заводы еще и требуют — дайте нам заказ на сотни машин и непременно купите их. Какая уж тут рыночная экономика»...

НЕЛЬЗЯ И НАДО

В сторону финской границы идут непрерывным потоком лесовозы. Круглые, ровные стволы. Наша древесина ценится, из нее делают прочную и крепкую мебель, которую раскупают по всему миру. Поэтому финские мебельщики заинтересованы в строительстве дорог-связок на северо-западе России. Карельские леса редеют, пора осваивать архангельские массивы, а там и Коми. У сдержанных и немногословных финских предпринимателей далеко идущие планы — проложить коридоры аж до Урала и даже Японии.

Но вернемся к нашим дорогам. Лесоперевозчики в погоне за прибылью нагружают свои автопоезда под завязку. На ось приходится по 10 тонн и выше. Российские же дороги строились и создавались под нагрузку 6 — 8 тонн. От крепких «объятий» лесовозов их здоровье на глазах тает. И дорожники, естественно, принимают меры. Ограничивают нагрузку на ось, штрафуют... Перевозчики слушают, кивают... И продолжают в том же духе.

А когда дорожники совсем закрывают проезд, бросаются в ножки власти, к тому же Президенту, который зимой отдыхал в одном из живописных карельских уголков. Вот и получается — нельзя и надо. И опять тянутся один за другим лесовозы в сторону Финляндии, прогибаются, стонут под колесами российские дороги.

Хлеб-соль участникам автопробега.

НА СТЫКАХ

По федеральной автодороге «Кола» (С.-Петербург — Мурманск) караван мчится на юг. Асфальтовое покрытие в удовлетворительном состоянии, дорога соответствует своей категории. Интенсивность движения до 1,5 тыс. автомобилей в сутки. Проехав 134 км, сворачиваем на участок Медвежьегорск — Повенец — Пудож. И чем ближе к границе Архангельской области, тем хуже дорога. Последние 15 км до границы с Архангельской областью можно проехать лишь в зимнее время, когда болота и низины сковывает лед и непролазные топи твердеют. Потому-то зимой на севере цены на продукты ниже, чем летом.

Карельские УКДМ.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Финские тяжеловесы.

Едем с максимальной осторожностью. Дорога отчаянно петляет, ширина земляного полотна — 4 метра, хорошо еще, что местные дорожники позаботились о наличии карманов, чтобы разъехаться со встречной машиной. Руководители дорожных служб на себе ощущают нестыковку интересов территорий. И хотя твердый зимний наст и опыт водителей позволяют преодолевать трудности пути, чувство досады не покидает участников экспедиции.

Десять лет архангелогородцы добивались от своих карельских соседей, чтобы те ликвидировали разрыв. Одного автопробега хватило, чтобы председатель дорожного комитета Республики Карелия А.В.Григорьев подписал проект обустройства 15-километрового стыка к середине сентября 1998 года. Может быть, надо чаще устраивать подобные автопробеги, чтобы ликвидировать все оставшиеся стыки?

ГЛУБИНКА

Не всегда график автопробега выдерживался с точностью, запаздывали на час и больше. Уж сумерки, морозец, а люди нас ждут. Традиционные хлеб-соль, и такая искренняя радость от встречи на их лицах. Нас встречали, как надежду, потому что дороги — выход в мир. В российскую глубинку давно пришли современные средства связи, компьютер, были бы еще дороги... По ним поедут туристы, начнется строительство гостиниц, автозаправочных комплексов, магазинов, закусочных. А это новые рабочие места.

Российский Север — будущая мекка для туристов. Его богатство — леса, полные дичи, ягод, грибов. Озера и речки с чистейшей водой и замечательной рыбалкой. Большие надежды у северян на народные промыслы и ремесла. Об этом нам говорили и берестяных дел мастер Александр Шутихин из Котласа, и северный умелец из Медвежьегорска — Анатолий Цыглевкин. Его работы, кстати, есть в коллекции шахов Ирана и Афганистана. Словом, были бы дороги, а что показать — найдется. В том числе и российский космодром Плесецк. Многие зарубежные и отечественные туристы готовы заплатить за удовольствие полюбоваться запуском ракет.

ВЗАИМОПОНИМАНИЕ

Не знаю, насколько это верно, но, говорят, что в 1998 году российские дорожники снова поедут за опытом в Испанию, Италию, Германию, США... Хотя всем ясно, что ехать надо к соседям, в страны со схожими дорожно-климатическими условиями. Что думают об этом руководители регионов и дорожных органов?

— Мы будем продолжать делиться нашими «ноу-хау» с российскими дорожниками, — говорит директор автодорожного департамента округа Оулу Эса Вуолтеенахо. — Намечаются конкретные совместные проекты по снегоуборочным машинам, другим техническим новинкам.

— Финляндия и северо-западные регионы России заинтересованы в транспортом коридоре, позволяющем резко снизить транзитные затраты на перевозки грузов, — считает первый заместитель начальника департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Л.И.Шойхет.

— Сделан еще один шаг в реализации важнейшей задачи, — говорит председатель Архангельского областного Собрания депутатов В.И.Калямин, — только не надо дожидаться благодетелей. Мы сами на взаимовыгодных условиях с соседями — финнами, карелами, зырянами — должны строить новую дорогу.

Есть такая притча. Сытый человек увидел голодного, пожалел и дал рыбу. Раз, второй, а потом взял и посоветовал сделать удочку. Тот сделал и рассказал об удочке другому человеку. Так в мире не стало голодных людей. По этому пути и собираются пойти дорожники, внимательно приглядываясь к опыту соседей.

— Посмотрите на финские дороги, — говорит начальник Архангельскавтодора П.Орлов, — там почти нет неасфальтированных обочин. Наши из щебня и гравия на первый взгляд дешевле, но эта дешевизна выходит боком. Сугробы тают, через щебень и гравий вода проникает внутрь и разрушает дорогу. Большие затраты на дорожные знаки. А финны делают их подложку из водостойкой фанеры — дешево и сердито!

КАМЕШКИ ПРЕТКНОВЕНИЯ

Мелочей на дороге не бывает. Посыпали дорожники зимник солью с песочком. А в песке камешки не той фракции, чуть больше, чем положено. И тут как тут результат. Шипованная шина «заглотнув» такой нефракционный камешек, как из пращи, выплюнула его по стеклу фары сзади идущей машины — дзинь, и нет стекла. Вот о такие камешки не споткнуться бы и нам, создавая новые транспортные коридоры.

Остановились перекусить. Замечательное кафе. Вкусно и красиво все приготовлено. Заглянули, извините, в туалет... Трудно будет иностранным туристам привыкать к подобным российским «удобствам во дворе». Если вообще к этому удобству можно привыкнуть. Еще одно неожиданное препятствие — архангельские целлюлозно-бумажные комбинаты. Пока нет дорог, за кубометр древесины, например, они дают в 2 раза меньше, чем в Коми. Естественно, лесопромхозы повезут древесину соседям, а значит, «зачем нам дорога»? Нельзя не прислушаться и к мнению жителей глубинки. Они считают, что дорогу, конечно, строить надо, но еще важнее порядок на ней. Вслед за туристами в девственные российские леса, на дороги и проселки явятся проституция, наркомания, бандитизм. И уж если в городах нет с ними сладу, то в глубинке и подавно.

Конечно, это не единственные «камешки преткновения» на дороге реализации широкомасштабного проекта с условным названием «Северный коридор». Но что бы там ни говорили, международный автопробег выдал ему первую официальную путевку: такая магистраль России нужна уже сегодня, и чем раньше она начнет действовать, тем лучше.

На марше.

Карелия — Архангельская область — Коми

ВОЛОГОДСКАЯ
областная библиотека
им. И. В. Бабушкина

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

В 1977 году награжден орденом «Знак почета»

Ежемесячный иллюстрированный, производственно-массовый журнал

Автомобильные дороги

Издается с 1927 г.

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 и предпечатная подготовка:
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.
Вывод пленок — ООО «АА-ПРЕСС».
Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.
ISSN 0005-2353

© «Издательство «дороги». 1998.

Апрель 1998 г.

В Н О

1
С места события
Северный коридор

4
Дорожная реформа
Жить по средствам

8
Деловая хроника

9
Память
Артур Надежко: «Дорожники заслужили право иметь свой музей»

10
Из первых рук
Новый Налоговый кодекс и дорожные фонды

11
Дайджест

12
Транспортный комплекс
Из России - в Азию

13
Юбилеи
Планете Земля - дороги мирового уровня

14
Наука и техника
Концепция обновления

16
Экология
Владимирский обход

17
Проблемы и решения
В XXI век — по двухэтажной дороге

18
Теория и практика
Суздальские уроки

21
Дорожник СНГ
Будущее белорусских дорог

22
Зарубежный опыт
И среди мостов есть короли

24
Проекты
Автобан из центра Европы в центр России

25
Регионы
Федор Швалев: «Мы понимаем друг друга»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

27
Дорожник

28
Лидеры
...Плюс спортивная злость

30
Проблемный репортаж
Рак готовится к свистку

33
Трибуна руководителя
Славой сыт не будешь

34
Новые технологии
Шаг в будущее

36
Безопасность движения
Погибших будет меньше

37
Проектирование
На новый уровень

38
Круглый стол
Кавказ — дело тонкое

40
Мосты и тоннели
«Темные ночи» подрядных работ

42
Дела и люди

44
Архивариус
«В Москву для торгу...»

46
Панорама

48
Дороги войны
Проверено. Мины есть

49
Комментирует юрист
Налоги и трудовые соглашения

50
Деловое досье

56
К Дню Победы
Подвиг созидателей

64
Вниманию иностранных читателей

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ, ПРЕДПРИЯТИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

ТЕЛЕГРАММА

ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПЕРВОЙ ГОДОВЩИНОЙ СОЗДАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ В СООТВЕТСТВИИ С УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 АПРЕЛЯ 1997 ГОДА № 403 «О ДОРОЖНОЙ РЕФОРМЕ».

ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ ФДС РОССИИ БЫЛ ДЛЯ НАС ВСЕХ НЕПРОСТЫМ. ОДНАКО В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ ПРОИЗОШЛИ НЕМАЛЫЕ ПОЗИТИВНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ: НАЧАТЫ СЕРЬЕЗНЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ В УПРАВЛЕНИИ ОТРАСЛЬЮ: СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О ДОРОЖНЫХ ФОНДАХ; НОРМАЛИЗУЕТСЯ ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ДОРОЖНЫМ ФОНДОМ, А ВМЕСТЕ С НИМ ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ; НА НОВОЙ ДОЛГОСРОЧНОЙ ОСНОВЕ СТРОЯТСЯ ОТНОШЕНИЯ С АДМИНИСТРАЦИЯМИ И ОРГАНАМИ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ РЕГИОНОВ.

СДЕЛАННЫЕ ШАГИ ПО РЕФОРМИРОВАНИЮ ОТРАСЛИ - НЕ САМОЦЕЛЬ: ИМЕННО ОНИ ОБЕСПЕЧИЛИ ОПРЕДЕЛЕННУЮ СТАБИЛИЗАЦИЮ РАБОТЫ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО СОДЕРЖАНИЮ И РЕМОНТУ АВТОДОРОГ, ПРОДОЛЖЕНИЕ ПРИОРИТЕТНЫХ ДОРОЖНЫХ СТРОЕК.

ОТМЕЧУ, ЧТО ЗА СЧЕТ САМООТВЕРЖЕННОЙ РАБОТЫ ДОРОЖНИКОВ НА МЕСТАХ УСПЕШНО ЗАВЕРШЕН СЕЗОН ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ АВТОДОРОГ.

УВЕРЕН В ТОМ, ЧТО ДОРОЖНИКИ РОССИИ ПРОДОЛЖАТ УСПЕШНУЮ ПЛОДОТВОРНУЮ РАБОТУ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ДОРОЖНОЙ РЕФОРМЫ И ВЫПОЛНЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТСКОЙ ПРОГРАММЫ «ДОРОГИ РОССИИ».

РУКОВОДИТЕЛЬ ФДС
В.АРТЮХОВ

На 1-й странице обложки: наш корреспондент А.Александров запечатлел событие, о котором мы подробно расскажем в следующем номере. Никольская часовня, что близ деревни Лисавы Владимирской области, была построена в 1873 году с поклоном святому имени Николая Чудотворца — покровителя путников, мореходов. Спустя столетие часовня восстановлена на средства дорожников России.

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.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ВИТАЛИЙ АРТЮХОВ: «ЖИТЬ ПО СРЕДСТВАМ»

— Виталий Григорьевич, прошел год со времени памятного Указа Президента Российской Федерации «О дорожной реформе», которым была образована Федеральная дорожная служба России. Каковы его главные итоги?

— Думаю, что потребители услуг нашей отрасли — десятки миллионов людей, которые ездят по российским дорогам, — вряд ли вникают в вопросы организации государственного управления дорожным хозяйством. В то же время они имеют полное право и, наверное, хотят знать, в каком состоянии содержится имеющаяся сеть дорог; как быстро будут строиться новые дороги там, где сегодня бездорожье, или там, где поток автомобилей давно превысил пропускную способность сети.

Именно за эти для всех понятные позиции несет публичную ответственность Федеральная дорожная служба. Поэтому начну с конкретных фактов и цифр. На сети дорог общего пользования было обеспечено бесперебойное движение автомобилей в условиях значительного (до 10 процентов в год) роста транспортных потоков и нагрузок на дорожную сеть. Сохранены, а по некоторым параметрам улучшены, транспортно-эксплуатационное состояние и пропускная способность автомобильных дорог. Удалось снизить количество тяжелых дорожно-транспортных происшествий, а также показатели относительной аварийности. Один из самых наглядных итогов таков: в капризную зиму 1997 — 1998 годов не было остановок движения на федеральных автомобильных дорогах.

В 1997 году сдано в эксплуатацию 4393 километра дорог общего пользования, в том числе 244 километра федеральных дорог. Построено 20 тысяч погонных метров мостов и путепроводов, в том числе около 2300 метров — на федеральных дорогах. Большинство новых вводов — объекты самого современного инженерного уровня — и по проектным данным, и по технологиям строительства. Среди них — уникальные развязки и мостовые переходы. В этой связи нельзя не отметить реконструкцию Московской кольцевой дороги. Еще несколько значимых цифр. За год отремонтировано 29,6 тысячи километров дорог общего пользования и 43,9 тысячи погонных метров мостов и путепроводов.

Протяженность сети дорог общего пользования составляет сегодня 571 тысячу километров. Основной объем транспортных потоков, грузовой и пассажирской работы — более 50 процентов — приходится на 46 тысяч километров федеральных автомобильных дорог, относящихся к непосредственному ведению ФДС России. При этом фактически нуждаются в ремонте более двух третей имеющихся дорог. Не говоря уже о неотложной потребности в увеличении протяженности сети хотя бы раза в полтора.

К сожалению, объективные экономические возможности развития дорог значительно отстают от потребностей населения и бизнеса, да и от имеющихся мощностей дорожного строительства. Главный же дорожный дефицит, разумеется, — дефицит средств дорожных фондов. Все прочие дефициты и «узкие» места в дорожном хозяйстве вполне преодолимы по мере налаживания нормального управления в отрасли.

— О каком денежном дефиците идет речь, когда в печати постоянно упоминается о многомиллиардном бюджете дорожных фондов?

— Консолидированный бюджет дорожных фондов (то есть сумма ФДФ и дорожных фондов субъектов Российской Федерации) на 1997 год был исполнен в объеме 66 миллиардов «новых» рублей. Тот же консолидированный бюджет на текущий год определен в размере 72,5 миллиарда рублей.

Для справки скажу, что километр хорошей дороги в четыре полосы движения и с нормальным обустройством стоит в зависимости от условий проложения трассы 5 — 10 миллионов рублей, а полноценная эксплуатация одного километра дороги должна обходиться до 100 тысяч рублей в год. Так что нетрудно понять, что эти деньги весьма и весьма невелики по масштабам российских дорожных проблем.

Могу с удовлетворением отметить, что за год работы ФДС России нам совместно с Госналогслужбой удалось наладить повседневную и достаточно результативную работу по мобилизации дорожных налогов. У нас с налоговиками и местными администрациями есть конкретные планы совместных действий на текущий год. Так что резервы по сбору налогов и взысканию недоимки мы во многом сумеем использовать. Но давайте исходить из реальности. Потенциал консолидированного бюджета дорожных фондов определяется сугубо объективными вещами — количеством автомобилей, доходами автовладельцев и их расходами на бензин, а в конечном счете — состоянием экономики страны и ее бюджета.

Поэтому мы не имеем права поддерживать популярные иллюзии о том, что где-то «в закромах родины» имеются средства немедленного решения российских дорожных проблем, копившихся многие десятилетия. Автомобильный парк страны составляет 22 миллиона автомобилей. На 1000 жителей страны приходится 110 легковых автомобилей (в 4 — 5 раз меньше, чем в развитых странах). Фискальная нагрузка в цене литра бен-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

зина — всего 40 копеек (вместо общепринятых в мире 20 — 40 центов), а в себестоимости автомобильных перевозок дорожные налоги составляют считанные проценты. В этих условиях полновесным дорожным фондам, которых хватило бы на все неотложные задачи развития дорог, взяться просто неоткуда.

Дорожная отрасль обязана учиться — и во многом уже научилась — жить в условиях жесткого финансового режима, как говорится, жить по средствам. Но при этом, разумеется, мы не имеем права упускать перспективу. Поэтому ФДС России вместе с коллегами из экономических ведомств и законодателями ведет активную профессиональную работу по формированию новой перспективной налоговой базы дорожных фондов.

— Не означает ли это, что нас ожидает очередное увеличение дорожных налогов?

— Нас ожидает приведение дорожных налогов в соответствие с тем, как все мы — предприятия и граждане — фактически пользуемся дорогами. Известно, что самый главный из нынешних дорожных налогов, так называемый налог на пользователей автомобильных дорог, основан на 2,5-процентном обложении выручки предприятий. Он вызывает самые большие нарекания, причем не только своими размерами. Главное в том, что, несмотря на название, он по сути дела никак не связан с использованием дорог: ездят одни — платят другие.

В ближайшие годы нам предстоит переход на нормальные пользовательские налоги, аналогичные тем, которые существуют во всем мире. Эти налоги должны быть привязаны к покупке и владению автомобилем, приобретению топлива, масел и шин, выполнению транспортной работы. Одним словом, к базе, непосредственно связанной с использованием автомобильных дорог. При этом налоги на ГСМ — главные среди пользовательских налогов — должны будут собираться не по нынешней сложной цепочке, идущей вплоть до нефтяных компаний, а непосредственно от бензоколонки: купил бензин — заплатил налог.

Необходимые позиции уже закладываюся в новый Налоговый кодекс. Это очень важный вопрос не только для дорожников, нефтяников и налоговиков, но и для всех автовладельцев. Ведь именно с нормальных пользовательских налогов начинается ритмичное пополнение дорожных фондов, а следовательно, и выполнение масштабных дорожных программ. Многое нам удалось сделать уже в процессе работы над бюджетом Федерального дорожного фонда 1998 года.

Так, удалось уйти от прошлогодней схемы по налогу на пользователей автодорог. Вместо нее в качестве компромиссного решения законодатель одобрил схему направления непосредственно в Федеральный дорожный фонд 0,5-процентного налога на пользователей автодорог, без каких-либо дополнительных условий. Одновременно удалось несколько увеличить бюджетные назначения по федеральным статьям, прежде всего — по строительству.

В бюджет-98 заложена новая структура дорожных работ. Ее суть — ввести как можно больше федеральных дорог прежде всего за счет концентрации средств на объектах высокой готовности, ликвидации небольших по протяженности грунтовых разрывов. Подчеркиваю, мы обязаны выстраивать реальные приоритеты и решать реальные по затратам первоочередные задачи.

— Переход на пользовательские налоги — дело не одного года. В этой связи вопрос: можно ли возместить недостаток средств на неотложные дорожные проекты за счет внешних и внутренних кредитов либо привлечения небюджетных источников?

— Мы самым активным образом работаем по этим направлениям. Но вопрос крайне сложный в силу самой природы дорожного хозяйства. Дело в том, что срок окупаемости дорожных проектов во всех случаях измеряется не годами, а десятилетиями. Что касается платных дорог, то это небольшая и весьма специфическая часть дорожной сети.

Общепринятый и самый надежный небюджетный источник связан с платным землепользованием в зоне автомобильных дорог. Между тем эта проблема упирается уже не в наши специфические дорожные правовые нормативные акты, а в основы земельного законодательства.

Несмотря на эти и другие объективные препятствия, мы не сидели сложа руки. Продолжается работа по использованию траншей МБРР по кредитованию ремонта и восстановления дорог, а также дорожно-мостовых работ. Объем этих кредитов в 1998 году составляет, соответственно, 96,9 миллиона долларов и 235 миллионов долларов. Для нас это капитальная плановая работа, организованная по международным стандартам и в деталях расписанная до декабря 2001 года. Здесь дело не только в кредитах как таковых, но и в освоении передовой международной практики организации и финансирования дорожных работ, включая подрядные торги, контроль качества и многие другие элементы.

Разработана документация на реализацию Проекта восстановления и развития дорог Сибири и Дальнего Востока. Этот заем в размере 300 миллионов долларов США и при российском софинансировании 200 миллионов долларов включен в «Программу заимствования Российской Федерации у МБРР на 1998 финансовый год», утвержденную Межведомственной комиссией по сотрудничеству с международными финансовыми организациями и Группой семи.

Как известно, на тройственной встрече президентов России и Франции и канцлера Германии была достигнута политическая договоренность о проработке вопроса о трансъевропейской автомобильной магистрали Лондон — Париж — Берлин — Варшава — Москва. С учетом этой договоренности вполне реально по-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

лучение крупных международных кредитов под этот глобальный проект.

Мы поставили на долговременную договорную основу наши отношения с ведущими банками страны. Проработаны финансово-технические вопросы по выпуску внешнего и внутренних облигационных дорожных займов, а также организации дорожной лотереи. Завершена разработка «Концепции создания системы платных автомобильных дорог». С участием регионов подготовлен перечень действующих, строящихся и намечаемых к строительству дорожных объектов, мостов, путепроводов и тоннелей, предлагаемых для введения на них платного проезда.

Впервые в отечественной практике мы приняли совместные документы с группой «СБС-АГРО» и ее дочерними структурами по реализации долгосрочной программы развития дорожного сервиса на федеральных автомобильных дорогах за счет частных инвестиций. В данном случае речь уже идет не о намерениях и проработках, а о комплексах дорожного сервиса, которые начнут строиться в текущем строительном сезоне без какого-либо участия государственных денег.

И все же еще раз спустимся на землю: объем заемных средств, привлекаемых в отрасль по всем линиям, составляет не более 4 процентов от консолидированного бюджета дорожных фондов. В самом благоприятном случае, при законодательном решении вопроса о праве ФДС России на долгосрочные заимствования под будущие доходы ФДФ, нам удастся довести этот показатель до 10 процентов. Доходы от платных дорог и мостов в лучшем случае будут покрывать их содержание и ремонт. Так что заемные и неналоговые источники при всей их политической и психологической важности погоды в дорожном хозяйстве не делают.

— Остается надеяться на дорожную реформу?

— Все, о чем я говорил выше, безусловно, является элементами и этапами реформы, которую мы ведем в соответствии с Указом Президента, Законом о дорожных фондах и Президентской программой «Дороги России». Радикально меняется структура дорожного хозяйства, включающая в себя свыше 3 тысяч разнопрофильных дорожных организаций с общей численностью работающих около 750 тысяч человек. Подавляющая часть предприятий — свыше 80 процентов — акционерные общества. Порядка 600 предприятий находятся в федеральной собственности и государственной собственности субъектов Федерации. Основная их часть занята на текущем содержании федеральных и местных дорог.

Структура управления дорожным хозяйством включает 32 федеральные дирекции и дорожные органы всех субъектов Российской Федерации. Они осуществляют функции управления дорогами и дорожными программами, заказами на дорожные работы, а также функции балансодержателя дорог и имущества для их эксплуатации. Все названные структуры в порядке подчинения или на договорной основе взаимодействуют с ФДС России.

В этих условиях важнейшим элементом реформы стало выстраивание нормальной управленческой вертикали. Ее основу составляют четко регламентированные организационные, планово-финансовые и контрольные взаимоотношения между ФДС России, федеральными и региональными дирекциями, управляющими конкретными федеральными дорогами и проектами, государственными эксплуатационными предприятиями и, конечно, многочисленными дорожно-строительными компаниями, получающими подряды на тендерной основе.

Назову ряд новых элементов, которые мы ввели и продолжим вводить в текущем году. Начну со смены форм работы с нашими территориальными органами — федеральными дирекциями и уточнения их функций. Суть — превратить федеральные дирекции в подлинных хозяев на дороге, а не в контору, делящую государственные средства. В текущем году мы закончим эту работу, переутвердив устав и контракты с руководителями, введя четкие инструкции на весь объем прав и полномочий. Одновременно уточняются функции и значительно усиливается роль региональных дирекций. В частности впервые введен институт представителей ФДС России в регионах.

Активно ведется административно-распорядительная работа — от возобновления практики выездных коллегий и селекторных совещаний с непременным участием дорожных органов субъектов Федерации, до прямого выхода на федеральные ДРСУ. В текущем году мы рассчитываем провести серьезную реструктуризацию государственного сектора дорожного хозяйства в целом, а также реформу госпредприятий на микроуровне. Очевидно, что нет оснований сохранять в федеральной собственности десятки ДРСУ, на 50 и более процентов занятые эксплуатацией местной сети, а тем более строительными работами.

На содержании федеральных дорог в большинстве развитых стран мира заняты именно государственные предприятия, обеспечивающие гарантированное выполнение многих, в том числе некоммерческих, функций по эксплуатации дорог. Поэтому-то и началась работа по формированию государственной службы содержания на федеральных дорогах. Здесь главное — преобразование федеральных ДРСУ в казенные предприятия, жестко отвечающие за соблюдение нормативов содержания и финансируемые на сметной основе за счет Федерального дорожного фонда.

Что касается госпредприятий, работающих одновременно на содержании федеральных и местных дорог, то здесь мы решаем вопросы о формах долевого владения и управления ими. Все прочие предприятия, имеющие значительные объемы по строительству, ремонту и реконструкции дорог, подлежат преобразованию в акционерные общества и получат доступ к средствам дорожных фондов исключительно на подрядной конкурсной основе.

Один из ключевых моментов реформирования — утверждение системы регулярного профессионального финансового и производственного контроля, направленного на обеспечение целевого и эффективного использования

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

средств дорожных фондов, качество работ, эффективное управление государственным имуществом автомобильных дорог. Предпринятые меры по усилению финансового контроля, активизации ценовой политики, упорядочения системы доведения средств ФДФ до бюджетополучателей с исключением разного рода посредников и суррогатных схем вызывают немалое сопротивление. Привычка к свободному расходованию дорожных денег еще очень сильна.

Начата капитальная работа по полной инвентаризации дорог и имущества, необходимого для их содержания, относимых к федеральной собственности... Как видите, получился достаточно длинный рассказ, хотя это лишь часть работы по реформированию отрасли.

— Как складываются отношения с регионами в процессе дорожной реформы?

— Это вопрос из числа главных. Сложившееся разграничение предметов ведения в дорожном хозяйстве между ФДС России и субъектами Федерации объективно привело к наличию непростых управленческих и финансово-правовых взаимосвязей. С одной стороны, ФДС России посредством своих регулирующих функций, а также субвенций и дотаций из Федерального дорожного фонда оказывает непосредственное влияние на ход развития всей сети общего пользования. С другой — примерно две трети федеральной сети дорог находятся по договорам с ФДС в управлении местных дорожных органов. Я уже не говорю об очевидном аспекте: все дороги, в том числе федеральные, также как и абсолютное большинство федеральных дирекций и предприятий дорожного хозяйства, находятся именно в регионах. Отсюда — насущная необходимость выстроить рациональные и взаимоприемлемые отношения с регионами.

Среди принципиально новых позиций — поэтапный перевод территориальных дорожных органов и организаций дорожного хозяйства федеральной собственности субъектов РФ в совместное ведение ФДС России и местных администраций, совместные действия в вопросах взыскания недоимки по платежам в дорожные фонды и, соответственно, погашения задолженностей по дорожным работам.

Даже в условиях формального разделения сети дорог, предприятий и имущества на федеральные и местные, а также полной финансовой автономии регионов у нас остается множество общих и очень важных вопросов, начиная с совместных дорожных проектов до единой технической политики, регламентов, технологических норм и технологий, согласованных позиций по тарифам и социальным вопросам. Объективно дело идет не по пути усиления формальных разграничений, а на создание единой отраслевой структуры.

— Виталий Григорьевич, наш разговор постоянно возвращается к теме мобилизации дорожных денег и их рациональному использованию. Выходит, дорожные проблемы все-таки и прежде всего — финансовые?

— И да, и нет. Есть интереснейшие вопросы по новым технологиям, проектным решениям, материалам, инновационным проектам — словом, всему тому, что традиционно делает нашу отрасль наукоемкой. Очень важен вопрос о реформировании нормативно-технической базы отрасли в соответствии с новыми экономическими реалиями и растущей автомобилизацией населения страны. Идет интенсивный процесс переподготовки и обновления кадров дорожного хозяйства. Есть множество других аспектов, связанных с жизнью огромной отрасли. Но в целом, как говорили классики экономической науки, дело именно в деньгах.

Хотелось бы закончить разговор на оптимистической ноте. Через один-два года мы обязательно перейдем на чисто пользовательские источники формирования дорожных фондов, о которых я говорил выше. Это со временем обеспечит вполне достаточный и стабильно растущий источник дорожного развития. У нас перед глазами наглядный пример: количество автомобилей в стране, то есть количество потребителей услуг нашей отрасли, растет крайне высокими темпами — примерно 10 процентов в год. Прогнозы показывают, что уже через 5 — 7 лет уровень автомобилизации России пройдет критическую отметку: 51 автомобиль на 100 семей. В этот же период появятся все социально-экономические основания для поэтапного повышения до среднеевропейского уровня дорожной составляющей в цене моторного топлива.

Так что если нынешний консолидированный потенциал дорожных фондов эквивалентен 12 миллиардам долларов, то к 2005 — 2006 году можно реально выйти на рубеж порядка 25 миллиардов, то есть получить наконец нормальную финансовую базу для ускоренного развития национальной сети дорог. Если смотреть в корень, это вопрос решения исторической для России задачи: создания современной сети дорог и мостов, по которым будет не страшно и не стыдно ездить. Той самой задачи развития национальной инфраструктуры, на важность которой было обращено внимание в ежегодном послании Президента Федеральному Собранию.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ПРЕЗЕНТАЦИЯ
конкурсного предложения проекта строительства Транссибирской магистрали состоялась в зале заседаний коллегии ФДС России.

В конкурсе за право реализации крупнейшего инвестиционного проекта – строительства участка Транссибирской магистрали между Читой и Благовещенском протяженностью около 1 тыс. км – приняли участие ряд ведущих западных и отечественных компаний. Организаторы конкурса поставили перед ними несколько принципиальных условий: привлечь негосударственные инвестиции, разработать оптимальную схему подготовки проекта и управления его реализацией, обеспечить высокие темпы работ, качество и надежность дорожных конструкций и, наконец, выявить возможность частичной самоокупаемости проекта.

Свой вариант путей и способов решения поставленных задач 16 апреля с.г. представил собравшимся российско-американский консорциум «Парсонс – РосдорНИИ». Как было заявлено на презентации, общее руководство проектом будут осуществлять президент и председатель совета директоров корпорации «Парсонс» Роберт О'Нил и генеральный директор В.Кретов. Кроме организаций, которые они представляют, в консорциум вошли Международная дорожная федерация, Иркутский филиал «ГипродорНИИ», другие известные фирмы.

Участники презентации ответили на многочисленные вопросы журналистов и специалистов. С приветствием к собравшимся обратился представитель Федеральной дорожной администрации США Д.Мэйлик. Вел презентацию статс-секретарь, заместитель руководителя ФДС России О.Скворцов.

Выступает президент группы «Парсонс» Роберт О'Нил

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом руководителя ФДС № 66/к от 10.04.98 директором Федеральной дирекции автомобильной дороги Москва – Харьков назначен НЕДЯЛКОВ Сергей Любомирович.

МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ КОМИССИЯ
будет создана на каждой федеральной дороге.

В состав комиссии войдут представители администраций субъектов, руководители органов ГАИ, транспортной инспекции, налоговой инспекции, органов управления дорожным хозяйством. Ее работа позволит обеспечить координацию усилий федеральных и территориальных органов исполнительной власти по развитию и содержанию дорог, улучшению их качества, повышению безопасности движения. Среди направлений работы комиссии особо важным будет мобилизация дорожных налогов и погашение ранее образовавшихся задолженностей.

Российские дороги остро нуждаются сегодня в том, чтобы мы объединили усилия всех ведомств и властных структур во имя их содержания и развития, сказал корреспонденту ПРАЙМ-ТАСС руководитель Федеральной дорожной службы России Виталий Артюхов. Создание межведомственных комиссий – это формирование штабов по развитию дорог с внушительным властным и экономическим потенциалом. Нашу идею уже поддержали некоторые руководители субъектов Федерации и органы исполнительной власти.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР
по стратегии развития транспорта состоялся в конце апреля с.г. под эгидой Европейской ассоциации транспорта, РАДОРа и консалтинговой фирмы «Географом».

На семинаре выступили представители 25 российских регионов, заместитель министра РФ В.Березин, советник Президента Польши В.Рудзковский, советник правительства Казахстана В.Бугроменко. Его участники провели «круглый стол» по проблемам транспортной политики и деловую игру по стратегическому управлению единой транспортной сетью региона.

Семинар проходил в научно-методическом центре «Голицыно».

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

АЛЕКСАНДРУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ МНОГОГРЕШНОВУ — 50 лет

За период работы в дорожных организациях Красноярского края А.А.Многогрешнов зарекомендовал себя отличным организатором производства, технически грамотным и целеустремленным руководителем. После преобразования предприятия в акционерное общество единодушным решением трудового коллектива и совета директоров он был избран генеральным директором АООТ «Красавтодорстрой».

Сегодня предприятие работает стабильно, коллектив сохранен, создаются новые рабочие места, осваиваются новые технологии. «Красавтодорстрой» использует геосетку для укрепления земляного полотна и полипропилен для улучшения физико-механических свойств дорожного битума. Обновляется парк дорожно-строительной техники.

Александр Александрович – почетный дорожник и почетный работник транспорта России.

Коллеги-дорожники поздравляют его с юбилеем, желают долгих лет жизни, счастья, успехов в труде!

ЕВГЕНИЮ НИКОЛАЕВИЧУ БАРИНОВУ — 50 лет

25 мая 1998 г. исполнилось 50 лет и 23 года научно-педагогической и общественной деятельности почетного дорожника России, директора Павловского дорожного учебно-инженерного центра, доктора технических наук, профессора, члена-корреспондента Академии транспорта России Евгения Николаевича Баринова.

Е.Н.Баринов после окончания школы учился в Боровичском автомобильно-дорожном техникуме. После окончания с отличием Ленинградского инженерно-строительного института работал ассистентом. В 1978 году защитил кандидатскую диссертацию, а в 1989 г. – дикторскую. В 1990 г. написал первую в СССР монографию по теории и технологии применения асфальтовых бетонов на вспененных битумах. Является автором более 200 научных и учебно-методических работ в области дорожного строительства, 40 изобретений, 30 учебных пособий и книг.

Е.Н.Баринов умело сочетает научную, педагогическую и общественную деятельность. Под его руководством ежегодно в дорожном учебно-инженерном центре повышают квалификацию более 1200 специалистов государственных учреждений, подрядных предприятий различных форм собственности из всех регионов России.

Сердечно поздравляем Евгения Николаевича с 50-летием! Желаем ему долгих лет жизни, крепкого здоровья и новых творческих успехов в науке и подготовке кадров для дорожной отрасли России.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

АРТУР НАДЕЖКО: «ДОРОЖНИКИ ЗАСЛУЖИЛИ ПРАВО ИМЕТЬ СВОЙ МУЗЕЙ»

— Артур Акимович, чем обусловлена необходимость создания музея? Неужели до сих пор ничего подобного не существовало?

— В Москве сейчас есть три дорожные экспозиции — в автодорожном колледже, на Поклонной горе и в Военно-техническом университете. Но все они — о роли дорожников в Великой Отечественной войне, а ведь история отрасли и в мирное время насчитывает немало славных страниц. Кроме уже упомянутых экспозиций, в стране есть четыре местных музея — в Павловске под Санкт-Петербургом, в Белгороде, в Ростове и в Астрахани. В дорожной отрасли сегодня вместе с муниципальными службами работают около миллиона человек, а самой отрасли недавно исполнилось двести пятьдесят лет. Думаю, что дорожники заслужили право иметь свой общероссийский музей.

— Не могли бы вы рассказать о том, что можно будет увидеть в музее?

— Во-первых, будет сделана площадка под открытым небом с образцами старой дорожной техники — катков, грейдеров и т.п. Другая часть экспозиции будет в помещении. Там мы планируем выставить приборы, схемы и карты, дорожные знаки, книги, фотографии и т. д. Например, у нас есть схемы Чуйского тракта, вычерченные известным писателем Шишковым. Может получиться интересная подборка дорожных знаков — от старых деревянных до современных, со светоотражающим покрытием. Что касается книг по истории дорожной отрасли, то за последнее время они выходили во многих регионах России.

— Как же вы планируете все это собрать?

— Сейчас мы как раз рассылаем в регионы письма с просьбой помочь в организации музея — создать его можно только совместными усилиями. Среди дорожных организаций будет объявлен конкурс на лучшую подборку экспонатов. Созвонились с региональными музеями, они обещают помочь экспонатами из запасников. Но кое-что есть уже сейчас — например, такой курьезный предмет, как довоенные ботинки дорожного рабочего на толстой деревянной подметке.

— Какой будет структура экспозиции?

— Мы собираемся подготовить около двадцати разделов. Главное, чтобы эти разделы были не просто наборами экспонатов, а повествовали бы об истории дорожного дела. У нас любят к месту и не к месту поминать пословицу насчет двух бед в России, но мало кто при этом реально представляет, как обстояли и обстоят дела в дорожной отрасли. Вот, например, один из планируемых разделов — дороги Нечерноземья. В 1987 году не успели вывезти с полей урожай, и руководители областей, оправдываясь, ссылались на отсутствие нормальных дорог. В результате правительство распорядилось развернуть в регионе активное дорожное строительство под девизом «В Нечерноземье — ни одного километра дорог без асфальта». Было создано шесть дорожных дивизий, и с 1988 по 1990 год в регионе было построено больше дорог, чем за всю историю его существования. Вот эту историю мы планируем отразить. Будут и другие разделы — «Дороги Сибири и Дальнего Востока», «Дороги Черноземья», «Строительство и содержание дорог и искусственных сооружений», «Научная политика», «Дорога жизни» в период блокады Ленинграда», «Военные дорожники», «Дорожники в годы Великой Отечественной войны», «Первая дорога России Москва — Санкт-Петербург», «История Гушосдора», и список на этом не заканчивается. Кстати, Гушосдор — первая в Советском Союзе дорожная организация, подведомственная НКВД.

— Не могли бы вы рассказать об основных проблемах, возникающих в процессе создания музея?

— Пока основные сложности заключаются в поиске помещения. Поступали предложения разместить музей в МАДИ, но места там недостаточно. Возможно, будем арендовать зал в том же здании, где расположена дирекция Президентской программы «Дороги России», на Звездном бульваре. Как только вопрос с помещением будет решен, можно будет начать работы по проектированию обустройства музея. Подготовили письмо Лужкову с просьбой выделить помещение с двориком для площадки под дорожную технику. Это, конечно, было бы идеальным вариантом, но пока мы рассчитываем на свои силы.

Очень мешают бюрократические препоны — для документа, на который раньше нужно было поставить всего две подписи, сегодня необходим добрый десяток. Это очень замедляет работу. Если так пойдет и дальше, ни о каком открытии музея в октябре не может быть и речи.

— Приказ руководителя ФДС о создании музея публикуется в этом номере журнала. Теперь у вас столько помощников...

— В дирекции по созданию музея автомобильных дорог нас двое — я и мой помощник Михаил Яковлевич Лившиц. Правда, организована комиссия в составе двадцати семи человек, но большинство относится к своему участию в комиссии несерьезно. Реально помогают нам три-четыре человека.

— И все-таки, Артур Акимович, будет у дорожников свой музей или опять все ограничится разговорами?

— Дважды подобные попытки уже предпринимались — в первый раз в семидесятые годы, затем при подготовке к празднованию двухсотпятидесятилетия дорожной отрасли. Оба раза ничего не получилось из-за того, что не смогли найти помещение. Но я надеюсь, что в третий раз получится.

Беседу вел Савва САФОНОВ.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Олег СКВОРЦОВ,
статс-секретарь,
заместитель руководителя ФДС России

НОВЫЙ НАЛОГОВЫЙ КОДЕКС И ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

— Олег Вячеславович, дорожники России встревожены ситуацией с проектом Налогового кодекса, который может нанести отрасли непоправимый урон, поскольку предусматривает значительное сокращение поступлений в дорожные фонды. Так ли это?

— Я бы не стал драматизировать ситуацию, но она сегодня действительно тревожная. По новому Налоговому кодексу предусматривается постепенное сокращение ставки дорожного налога и, естественно, дорожных фондов. В Государственную Думу Совета Федерации было представлено 13 вариантов проекта Налогового кодекса Российской Федерации. Вариант, представленный Правительством, подготовлен исходя из следующих основных концептуальных положений: снизить число взимаемых налогов для упрощения всей системы и налоговые ставки для ослабления налогового бремени. Проект документа базируется на действующей системе, но в нем, по мнению экспертов, не задействованы в полной мере рентные и ресурсные платежи, другие финансовые механизмы.

Что касается дорожных налогов, формирующих дорожные фонды, то этот вопрос наиболее полно отражен в правительственном варианте. В альтернативных вариантах он либо замалчивается, либо даются ссылки на то, что это может быть предметом самостоятельного закона. В представленном проекте дорожные фонды формируются за счет следующих налогов: акциза на бензин, дизельное топливо и моторное масло; акциза на легковые автомобили; транспортного (аналогичного действующему налогу на владельцев транспортных средств); регистрационного (аналогичного действующему на регистрацию транспортных средств); дорожного налога (аналогичного налогу на пользователей автомобильных дорог).

Ставку дорожного налога предлагается установить в 1999 году — 1,5 процента; в 2000 году — 0,75 процента; в 2001 году — 0. Из действующих налогов исключаются: налог на реализацию ГСМ, который заменяется акцизом на ГСМ; на приобретение транспортных средств; прочие поступления, включающие сборы с владельцев транспортных средств и плату за нанесение ущерба, наносимого тяжеловесными грузами. Всего предлагается 5 налогов, формирующих доходы дорожных фондов.

— Любое сравнение, как известно, хромает, и все-таки если сравнить объемы дорожных фондов 1998 года с расчетными доходами в 1999-м и последующих годах, что мы увидим?

— Мы увидим, к сожалению, что доходы дорожных фондов по действующему законодательству и проекту Налогового кодекса (в расчете на текущий 1998 год) сократятся в 1999 году на 14,776 миллиарда рублей. В том числе: Федерального дорожного фонда — на 3,26 миллиарда, территориальных дорожных фондов — на 11,41 миллиарда рублей. В 2000 году доходы дорожных фондов сократятся еще на сумму около 19 миллиардов. В качестве компенсации разработчики предлагают вариант зачисления в территориальные дорожные фонды НДС по ставке 1 процент, что (в расчете на текущий год) обеспечило бы поступления в сумме около 7 миллиардов рублей.

— Это трудно назвать компенсацией, а тем более полноценной. Выходит, наш новый Налоговый кодекс в части, касающейся дорожных фондов, — шаг назад? И еще вопрос: как решают проблему дорожного финансирования за рубежом?

— В целом новый Налоговый кодекс — шаг вперед в деле перехода на формирование дорожных фондов через объекты налогообложения. Он более объективно отражает воздействие налогоплательщика на автомобильную дорогу. Такая тенденция в целом соответствует мировой практике. От аналогичных законодательных актов, формирующих доходы дорожных фондов в других государствах, его отличают меньшее число налогов, формирующих дорожные фонды (в России — 5, в развитых странах в среднем — 8); низкие ставки (и, естественно, низкие доходы дорожных фондов); отсутствие сборов за пользование автомобильными дорогами иностранных транспортных средств; платы при допуске на дороги тяжеловесных и негабаритных грузов; сборов за транзитный проезд по территории страны; меньшая налоговая нагрузка на грузовой коммерческий транспорт.

Все эти различия имеют существенное значение, принимая во внимание тенденцию интеграции национального налогового законодательства с международным и подготовительную работу по вступлению Российской Федерации во Всемирную торговую организацию (ВТО). Налоговый кодекс не содержит норм, позволяющих взимать дорожные сборы с владельцев иностранных транспортных средств, что не только необоснованно снизит доходы дорожных фондов, но и отрицательно скажется на конкурентоспособности отечественных автоперевозчиков на мировом рынке за счет освобождения иностранцев от платы за транзит и пользование автомобильными дорогами.

Анализ количественных показателей свидетельствует, что конечная цель — переложить основное бремя дорожных налогов на их непосредственных пользователей — достигается не в полной мере. С введением нового Налогового кодекса возрастает налоговая нагрузка лишь на владельцев малолитражных легковых автомобилей в 1,7 раза и мощных — в 2,5 раза, а на грузовые автомобили она останется прежней. Это объясняется в том числе низкими ставками акциза на дизельное топливо.

Согласно принятой международной практике дорожные налоги группируются по четырем основным группам. Первая: за приобретение — налоги, уплачиваемые при приобретении транспортных средств или аксессуаров к ним. Вторая: за введение — налоги за владение транспортным средством. Третья: за пользование — налоги, уплачиваемые за пользование транспортными средствами или автомобильными дорогами, а также при приобретении горюче-смазочных материалов. Четвертая: прочие — налоги, не имеющие прямого отношения к использованию дорог, и различные дорожные сборы (с иностранцев, за превышение массы или габарита, за пользование автомагистралями и т.п.).

Структура доходов дорожных фондов по указанным выше четырем группам показывает, что по новому кодексу налоги на приобретение транспортных средств в России будут меньше в 100

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

раз, а пользовательские — в 2 раза. Отношение же бюджета дорожного фонда к ВНП в России (2,3 процента) будет ниже среднего европейского показателя, который составляет не менее 3 процентов. По оценкам, этот показатель будет ниже, чем в нашей стране, лишь в Хорватии, Албании, Люксембурге и Швейцарии. *В расчете на одного жителя расходы на автомобильные дороги в России будут в среднем в 2 — 4 раза ниже, чем в других странах.*

— Итак, особенностью нового Налогового кодекса в части, касающейся дорожных фондов, можно считать экономию на дорожном финансировании. Кто от этого конкретно выигрывает? Какова связь дорожных условий и себестоимости автоперевозок, важнейших экономических показателей?

— С падением средней скорости движения из-за дорожных условий стоимость перевозок резко возрастает. Средняя скорость движения на наших дорогах для грузового коммерческого транспорта сейчас не превышает 40 — 50 километров в час, в Европе — 80 километров в час. Соответственно стоимость перевозок в России выше на 15 — 20 процентов. В зависимости от плохого состояния дорожного покрытия сокращается срок износа автошин, увеличивается стоимость обслуживания и ремонта автомобиля и перевозок (до 60 процентов).

На «средней» федеральной дороге (с интенсивностью движения 3500 автомобилей в сутки) при оптимальной стратегии ее содержания 1 рубль затрат на дорожные работы дает прямую выгоду пользователю 3,7 рубля. Еще больший эффект достигается от вложения средств в мероприятия по безопасности дорожного движения — от 6 до 27 рублей на 1 рубль затрат.

Значительный эффект от улучшения дорожных условий может быть получен вне транспортной сферы. Например, инвестиции в строительство автодорог, до 60 процентов которых расходуется на приобретение дорожно-строительных материалов и оборудования, продуктов нефтепереработки, металла и т.д. способствуют развитию целого ряда отраслей экономики. Новая автомобильная дорога увеличивает спрос на товары и услуги, способствует развитию объектов придорожной инфраструктуры, улучшает условия безопасности движения. В строительство и эксплуатацию магистралей, смежные отрасли промышленности и обслуживание объектов придорожной инфраструктуры привлекается большое количество работников...

От «экономии» на дорожном финансировании в России никто не выигрывает, но проиграть могут все. Его дальнейшее снижение приведет к росту себестоимости автомобильных перевозок, увеличению стоимости товаров и услуг и в конечном счете негативно скажется на макроэкономических показателях.

— Работа над Налоговым кодексом продолжается, и, вероятно, еще есть возможность внести в него определенные коррективы в части, касающейся формирования дорожных фондов. Что конкретно предлагают дорожники?

— По мнению ФДС, в Налоговом кодексе следует предусмотреть акцизы на автошины и сборы за пользование автомагистралями (Евровеньет). А для увеличения доходов территориальных дорожных фондов следует дополнительно включить налог на регистрацию транспортных средств, НДС при их приобретении, а также рассмотреть вопрос привлечения других дополнительных источников дохода. В общей части Налогового кодекса нужно закрепить положение о взимании платы за превышение массы и габаритов транспортных средств, а также взимание платы с иностранцев за пользование автомобильными дорогами Российской Федерации, включая плату за транзит по территории России.

Ну а самое главное, хотелось бы повторить, — нельзя допустить сокращения объемов финансирования дорожных работ. И здесь мы рассчитываем на поддержку территорий, органов управления, всех дорожных организаций. Ведь это их избранникам в Государственной Думе предстоит определить ближайшее дорожное будущее России.

страна	показатели бюджета дорожного фонда		
	всего бюджет, $ млн	в процентах к ВНП	на одного жителя
Австрия	1649	3,8	209,8
Дания	1250	2,5	236,7
Финляндия	1860	3,9	363,5
Франция	11 664	3,5	200,7
Германия	34 273	н/д	417,0
Италия	21 024	4,8	362,5
Испания	6157	2,8	155,1
Швеция	2938	3,3	329,7
Великобритания	9202	3,3	161,4
Япония	185 760	1,1	1474,3
США	83 520	1,2	321,8
Россия	10 700	2,3	70,9

Примечания:
1. Показатели определены на основании данных IRF WORLD ROAD STATISTIC'98.
2. Показатели бюджета дорожного фонда Российской Федерации приняты на первый год введения Налогового кодекса.

РАСШИРЕНИЕ АЭРОПОРТА МОНПЕЛЬЕ (ФРАНЦИЯ)

Местные и национальные власти потратят 26,2 млн долларов США на реконструкцию и расширение аэропорта на юге Франции. Аэропорт имеет пропускную способность 1,6 млн пассажиров. К 2015 г. он, по расчетам Генеральной дирекции гражданской авиации, которая инвестировала 14 млн долларов в реконструкцию и расширение существующей инфраструктуры, будет пропускать 3,6 млн пассажиров в год, 12,2 млн долларов будет инвестировано в аэропорт Торгово-промышленной палатой Монпелье.

ПРИМЕНЕНИЕ ГЕОТЕКСТИЛЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОПОРТОВ

В аэропорту Чек Лен Кок Гонконга использовали более 5 млн кв. м геотекстиля фибертекс ЭФ-4ЭМ и ЭФ-1000ЭМ для защиты прибрежной полосы протяженностью 13 км искусственного острова, на котором расположен аэропорт. Геотекстиль отделяет грунт естественного основания от крупнозернистого материала отсыпки в несущих слоях, предотвращая смешивание материалов и обеспечивая уменьшение толщины слоев отсыпки. В Европе геотекстиль фибертекс также использован в аэропорту г.Осло, Норвегия.

ДОРОГА К ПРОЦВЕТАНИЮ (ДУБАЙ)

В четырехлетнем плане развития эмирата существенную часть занимает строительство автомобильных дорог. Одной из них является новая дорога между гг. Дубай и Шарджа, идущая параллельно существующей дороге, длиной 4,5 км, строительство которой рассчитано на 10 месяцев. Проект включает сооружение дренажной системы и дополнительного участка длиной 1,6 км.

ШУМОЗАЩИТНЫЙ БАРЬЕР (АВСТРИЯ)

Фирма «Парахеми» изготовила серию барьеров, защищающих от шума, из акрилового стекла марки параглас ЛС-ЦЦ2 для наружного использования. Они выполнены из пластмассовых волокон, расположенных с шагом 30 мм для предотвращения при ударах. Этот вариант барьера имеет низкую стоимость и не имеет опасных креплений. Окраска волокон в черный цвет защищает барьеры от повреждения птицами. Барьеры толщиной 15 и 20 мм уменьшают уровень шума соответственно на 29 и 32 дБ.

Подготовила Ася БУРДО
(«International Construction», 1997, т.36)

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Валерий БОЛЬШАКОВ,
специальный корреспондент газеты «Транспорт России»
(фото автора)

ИЗ РОССИИ — В АЗИЮ

Первая международная евроазиатская конференция по транспорту состоялась 12 — 13 мая в Санкт-Петербурге. Она была организована Министерством транспорта совместно с Министерством путей сообщения, Федеральной дорожной службой, Федеральной авиационной службой, администрацией Санкт-Петербурга и правительством Ленинградской области при содействии Комиссии европейских сообществ, Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), Экономической и Социальной комиссией для Азии и Тихого Океана ООН (ЭСКАТО ООН).

Евроазиатский форум по транспорту явился логическим продолжением трех предыдущих европейских конференций, которые проходили в Праге (1991), на острове Крит (1994) и в Хельсинки (1997). Тогда были определены 9 трансъевропейских коридоров. Непосредственно по территории России проходят три из них — № 1, № 2 и № 9. В Хельсинки была подчеркнута необходимость продления коридоров № 2 и № 9 от Москвы на восток и юго-восток, создания сбалансированной по техническим и эксплуатационным параметрам Евроазиатской интермодальной транспортной системы. Предусматривалось, что финансирование всех девяти проектов стоимостью примерно 50 — 70 млрд ЭКЮ будет проводиться за счет заинтересованных инвесторов и государств, по территории которых проходят коридоры.

Рост евроазиатских связей — одна из объективных тенденций мировой экономики, задачей конференции в Санкт-Петербурге и явилось объединение транспортных систем двух континентов, ориентированных в XXI век. Участники евроазиатского форума были единодушны в том, что рост международной торговли, снижение стоимости услуг и товаров настоятельно требуют расширения и максимальной унификации транспортных связей.

Отражением этого взаимного интереса стал тот факт, что на санкт-петербургский форум прибыли около 400 участников из 24 стран и 19 международных организаций. Среди них — представители крупных международных финансовых институтов, европейских и азиатской международных комиссий, транспортных организаций, руководители министерств и ведомств.

Естественно, что Россия, через территорию которой проходят кратчайшие сухопутные, морские, внутренние водные и воздушные пути между Западной Европой, странами Центральной Азии и Среднего Востока, то есть между государствами, для которых характерны огромные и постоянно растущие торговые и пассажирские связи, проявила особый интерес к конференции. Ее представляли министр транспорта С.Франк, министр путей сообщения Н.Аксененко, руководитель ФДС России В.Артюхов, председатель Государственного комитета РФ по связи и информации А.Крупнов, заместитель руководителя ФАС России В.Горлов.

Кроме пленарных заседаний, работа конференции проходила в четырех секциях: «Финансовые аспекты развития транспортных коридоров», «Инфраструктура транспортных коридоров», «Регулирование и управление транспортным процессом», «Научно-исследовательские разработки в области развития транспортных коридоров». Состоялся широкий обмен мнениями с представителями правительств и парламентов европейских и азиатских стран, международных правительственных организаций, финансовых институтов и влиятельных неправительственных организаций в области транспорта на ближайшую обозримую перспективу. Большое внимание было уделено вопросам, связанным с гармонизацией, созданием единой, общей для всех нормативно-правовой базы в области транспорта. Именно такая база, по общему убеждению участников, поможет решению тех вопросов, которые лежат в таможенной и налоговой сферах, обеспечит равные для всех возможности в максимальной доступности транспортных услуг, применение общих регламентов и стандартов.

Во многих выступлениях поднимался вопрос о необходимости упрощения таможенных процедур при пересечении границ, где задержки транспорта составляют порой несколько дней, создания информационно-логистических систем, регулирования рынка транспортных услуг, решения экологических проблем.

В декларации Евроазиатской конференции в частности отмечено, что территория Российской Федерации географически подходит для развития евроазиатских транспортных связей и что правительство России приложит необходимые усилия в этом направлении. В декларации содержится приглашение заинтересованным странам Европы и Азии, странам-донорам, финансовым институтам, включая Мировой банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Исламский банк развития, и другим организациям, в особенности частному сектору, предусмотреть финансовое и техническое участие в развитии эффективных и устойчивых евроазиатских транспортных связей.

Параллельно с Евроазиатской конференцией по транспорту в Санкт-Петербурге прошла Международная многоотраслевая выставка «ТРАНСТЕК-98», в которой приняли участие около 300 различных компаний из 25 стран.

г.Санкт-Петербург

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

РАДОРу — 5 лет

У Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами (РАДОР) юбилей - 5 лет со дня основания. Редакция журнала «Автомобильные дороги» присоединяется к многочисленным поздравлениям дорожников по этому поводу и желает РАДОРу, в лице президента ассоциации В.Егорычева и генерального директора А.Афанасьева успешной и плодотворной работы во благо отрасли, дорожного дела, решения исторической задачи по созданию в России современной дорожной сети.

Анна ЦАПЛИНА,
заместитель генерального
директора Ассоциации РАДОР

ПЛАНЕТЕ ЗЕМЛЯ — ДОРОГИ МИРОВОГО УРОВНЯ

Ежегодно мировое дорожное сообщество проводит несколько мероприятий, являющихся важнейшими профессиональными событиями. В 1998 году такими событиями стали X Международный зимний дорожный конгресс и 25-я Международная выставка-ярмарка дорожно-строительной индустрии «BAUMA-98», в работе которых принимали участие представители РАДОРа.

ЛУЛЕО

X Международный зимний дорожный конгресс, состоявшийся в г.Лулео (Швеция) в марте с.г. под эгидой Ассоциации международных дорожных конгрессов (PIARC), собрал около двух тысяч специалистов из 43 стран мира, в том числе из России. Программа конгресса включала в себя научную сессию, научно-практические семинары, технические туры, представительную выставку техники и оборудования для строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, особенно в зимних условиях.

Основной акцент в его работе был сделан на дальнейшем развитии политики зимнего содержания дорог (стратегии и тактике). Этой теме посвящались доклады участников научной сессии, где нашли свое отражение вопросы финансирования, контроля качества, стандартов, безопасности движения, экологии.

Особый интерес вызвали выступления представителей делегации дорожников Японии. В их докладах рассматривались вопросы «ноу-хау» в борьбе с гололедом и скользкостью. Как и обычно, техническая мысль японцев обращена в будущее, к перспективным возможностям аккумулирования солнечной энергии специальными батареями, заложенными в дорожное полотно, и ее использования в холодные месяцы года для предотвращения образования скользкости на дорогах.

Организованные хозяевами конгресса — Шведской национальной дорожной администрацией и PIARC технические туры в основном освещали шведский опыт зимнего содержания дорог, а также обустройство зимников и ледовых переправ, подготовку специалистов в Техническом университете, технику вождения на льду.

Наибольший интерес у россиян вызвала демонстрация альтернативных методов борьбы с гололедом с применением различных химических веществ и соединений (песко-соляные смеси, горячие шлак и щебень, смоченный горячей водой песок и т.д.) с точки зрения оценки эффективности и экологической безопасности. А также представленная шведами и финнами, давними друзьями российских дорожников (фирмы «Arctic Machine OY», «Sisu», «Vammas»), техника для зимнего содержания и оборудование для метеорологического обеспечения дорожного движения («Vaisala», Finland; «Boschung Mecatronic AG», Switzerland).

МЮНХЕН

«BAUMA-98» - Международная отраслевая выставка, проходившая в Мюнхене в начале апреля с.г., является одной из трех («INTERMAT» в Париже и «CONEXPO» в Лас-Вегасе) крупнейших в мире выставок-ярмарок строительной и дорожной техники и оборудования. Она не имеет себе равных по количеству и качеству экспонатов.

«BAUMA-98» - двадцать пятая юбилейная выставка, собравшая на площади в 430 тыс. кв.м. 350 тысяч посетителей и 1700 фирм-производителей машин, установок и приборов для наземного, подземного, дорожного и тоннельного строительства. Она предлагала своим квалифицированным посетителям уплотняющие машины для земляных работ и дорожного строительства, машины и оборудование для бетонного и битумного строительства, для ремонта и содержания асфальтобетонных и цементобетонных дорог, поверхностной обработки дорожных покрытий и т.д.

Лидерами выставки среди многочисленно представленных фирм Италии, США, Японии и были, по общему мнению, немецкие фирмы, такие как «Wirtgen», «Bomag», «Vögelle», «Liebherr», «Benninghoven». Кстати, они активно работают на российском дорожном рынке, предлагая заказчикам и подрядчикам и уже хорошо известные технические разработки, и специально подготовленные к выставке новые образцы. В частности передвижные асфальтобетонные заводы, производительностью до 160 т/ч, фрезы (W 600 DS, W 1000 L), цементоукладчики, установки для холодной переработки асфальта.

Специалистам из российской делегации, принявшим участие в работе X Международной выставки стройиндустрии «BAUMA-98» было на что посмотреть. По достоинству, хотя и с известной долей критики, они оценили представленные достижения мировой дорожной индустрии. С огорчением констатировали, что российская дорожная отрасль, увы, опять практически не представлена на указанных мировых форумах (единственным символом России на X Международном дорожном конгрессе в Швеции был стенд «Грикол» РосдорНИИ).

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир СТАРОСТИН,
наш корреспондент

КОНЦЕПЦИЯ ОБНОВЛЕНИЯ

На состоявшейся 31 марта с.г. расширенной коллегии ФДС России рассмотрен план важнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве на 1998 год. С докладом выступил начальник Управления научно-технической политики ФДС Э.БУЯНОВ. Коллегия приняла соответствующее постановление, в котором, в частности, указывается на необходимость новой концепции научно-технической политики в дорожной отрасли.

Вел заседание руководитель ФДС России В.АРТЮХОВ.

НЕ УТРАТИТЬ ПРИОРИТЕТОВ

Зал заседания коллегии на Бочкова, 4 в тот день был заполнен «под завязку». Обсудить один из самых важных и определяющих темпы развития отрасли вопросов — план НИОКР на 1998 год (а если ставить вопрос шире, как он и ставился на коллегии, — о стратегии всей научно-технической политики) собрались представители региональных дирекций и территориальных органов управления, научных организаций, министерств и ведомств, журналисты, специалисты ФДС. По приглашению Виталия Григорьевича Артюхова в работе коллегии участвовали и некоторые руководители ДРСУ, те самые практики из российской глубинки, которые в конечном счете и решают судьбу реализации любых планов. Опережая события, отметим, что разговор на коллегии, по общему мнению, был полезным, жестким и в то же время столь содержательным, что даже начальник одного из управлений Миннауки РФ **Геннадий Трегубов** не удержался от комплимента: «Разговор на таком уровне постановки и понимания задач делает честь штабу отрасли...» Но главное, конечно, не в этих оценках — самый хороший разговор остается разговором, — а в том, каким будет его реальное продолжение.

Ответы на этот вопрос, интересные предложения, новые идеи звучали почти в каждом выступлении на коллегии. И почти каждый из выступавших говорил о том, чего допустить нельзя — утратить российские приоритеты в дорожном деле, транжирить научный потенциал, сокращать финансирование НИОКР. Отечественной дорожной наукой в России гордились всегда и по праву. Доклады наших ученых на Всемирных дорожных конгрессах вызывали огромный интерес, мы умеем лучше всех в мире строить дороги в самых сложных климатических условиях, создали собственное дорожное машиностроение, наши мосты и другие искусственные сооружения по своим решениям не уступают, а то и превосходят зарубежные аналоги...

В ПЛЕНУ МЕЛКОТЕМЬЯ

С основным докладом на коллегии, как уже отмечалось, выступил начальник Управления научно-технической политики ФДС **Э.Буянов**. В минувшем году, по словам Эрнеста Станиславовича, формирование плана важнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ осуществлялось по 12 разделам. Для более конкретной их разработки были созданы постоянно действующие комиссии. Всего в 1997 году было подано 495 заявок НИОКР на общую сумму более 120 млн деноминированных рублей. К сожалению, по ряду объективных причин договорная кампания и конкурсные торги в марте — апреле 1997 года были свернуты, а объемы выполнения НИОКР по сравнению с 1996 годом, соответственно, значительно сокращены.

Положение дел в отрасли и научно-техническая политика — взаимосвязанные явления. Прошлогодняя реорганизация структуры управления, другие обстоятельства крайне негативно сказались на формировании внебюджетного фонда НИОКР. В 1997 году, по данным ФДС, территориальные органы управления дорожным хозяйством сократили перечисление в отраслевой фонд более чем в 3 раза! Если в 1996 году в него поступило 6899 миллионов старых рублей, то в 1997-м — 2085 миллионов. Естественно, соответственно снизилось число договоров на научные и технические разработки: было 102, стало 33. По 5 разделам из 12 в 1997 году вообще не было заключено ни одного договора.

Ощутимый удар был нанесен в прошлом году и по нормативно-техническому разделу плана, который Виталий Григорьевич Артюхов назвал «главным звеном НИОКР». На недавней встрече с руководителями ДРСУ по этому адресу было выпущено столько критических стрел... Нормативная база 60-х годов повсеместно стала тормозом в дорожном деле, вот почему разработки этого раздела плана НИОКР необходимо форсировать в ближайшее время.

Это хорошо понимают и в Управлении научно-технической политики ФДС. Комплекс работ, связанный с этим разделом, по мнению Э.Буянова, требует самой тщательной проработки и самого высокого уровня квалификации, поскольку любая неточность, ошибка чреваты самыми серьезными последствиями. Поэтому к делу «подключены» лучшие силы, уже определены приоритеты, разработан пакет основополагающих нормативов новой системы (в него вошли 10 документов), проведено широкое рецензирование документов.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Управление научно-технической политики одно из основных в любом министерстве или ведомстве. В Федеральной дорожной службе это управление на сегодняшний день, увы, одно из самых малочисленных подразделений. Может быть, и по этой причине молодым и энергичным работникам в полной мере не удается объять необъятное? И при всем их старании уровень стоящих перед отраслью задач и реальное состояние НИОКР, по общему мнению, пока не соответствуют друг другу.

Основными же недостатками в реализации плана НИОКР являются: мелкотемье, недостаточная скоординированность, при которых зачастую решаются сиюминутные проблемы. Отсутствие научного задела, яркой иллюстрацией чего может служить тот факт, что по 28 темам плана, выставленным на конкурс, заявки были получены только на 22 темы. Стремительное старение научных кадров. Моральный и физический износ оборудования, испытательных стендов и лабораторий ведущих НИИ и вузов. Задержки с внедрением новых разработок. Ориентация исключительно на крупные, в основном столичные, научно-исследовательские центры. И, наконец, снижение достоверности результатов исследований в связи с сокращением целенаправленных и систематических натурных наблюдений.

СТРАТЕГИЯ И ТАКТИКА

Для дорожников-практиков, присутствовавших на коллегии, и тех, с кем удавалось переговорить в командировках, научно-техническая стратегия и тактика укладываются в небольшое число понятных и четких приоритетов: качественные материалы, современные технологии, высокопроизводительная техника. Если штаб отрасли обеспечит финансированием эти приоритеты, полагают дорожники, все задачи будут решены. Эту мысль в разных интерпретациях повторяли многие выступавшие на коллегии дорожники-практики. Одним из самых убедительных было выступление начальника Федеральной дирекции дороги Воронеж — Ростов-на-Дону **Сергея Панькина**.

Дорога, которую он представляет, вышла из нынешней трудной зимы с наименьшими потерями. За счет чего и почему, читайте в подборке материалов «Дорожник», опубликованной в этом номере журнала. Здесь лишь заметим, что Панькин, другие руководители-дорожники противопоставили повсеместной тактике экономить везде и во всем, в том числе за счет использования дешевых, некондиционных материалов, стратегический курс на новые технологии и техническое перевооружение. Причем перевооружение в основном за счет отечественной техники и ставку на отечественные разработки.

Летом прошлого года была введена в строй современная установка по производству ПБВ, изготовленная на предприятиях ростовской оборонки. Запущена установка битумных катионных эмульсий. Еще одна установка — по производству мытого кубовидного щебня была изготовлена для дорожников на заводе «Дробмаш» в городе Выксе. Эксплуатация новых установок и другой высокопроизводительной техники, в том числе американской машины «Роско-200» для ямочного ремонта, позволила почти полностью отказаться от ручного труда, отремонтировать и провести поверхностную обработку десятков километров дорожных покрытий.

О своих проблемах и успехах на этом направлении на коллегии говорили многие дорожники. Называли примеры, факты, а вывод, как правило, был одним: в научно-техническом преобразовании отрасли, наравне и вместе с другими, должны участвовать ученые, проектировщики, специалисты ФДС, строители-подрядчики, эксплуатационники... Организовывать и корректировать их совместную работу должны специализированные региональные центры по научно-технической политике, а общую стратегию должна определять ФДС, в том числе вот на таких расширенных заседаниях коллегии.

* * *

Итак, с чего начать? Какими будут первые шаги обновления? Утвержден план внедрения новых технологий и материалов. В первом пункте постановления коллегии записано: «...представить «Концепцию научно-технической политики в дорожной отрасли на 1998 — 2005 годы...» О ее сути (проект концепции уже готов) коротко и образно сказал Виталий Григорьевич Артюхов, подводя итоги обсуждению: **«Нам нужна такая концепция НИОКР, в которой каждый работник отрасли мог бы найти себя, определить участие своего коллектива в ее реализации»**.

ИЗ ПРОЕКТА ПОСТАНОВЛЕНИЯ КОЛЛЕГИИ ФДС «О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА НИОКР 1997 ГОДА И ЕГО ФОРМИРОВАНИЕ НА 1998 ГОД»

Коллегия Федеральной дорожной службы России отмечает, что эффективность функционирования дорожного хозяйства определяется научно-техническим прогрессом в отрасли... Система планирования, разработки и внедрения научно-исследовательских разработок предыдущих лет в значительной мере снижала эффективность использования НИР из-за отсутствия практического внедрения их в производство...

В целях обеспечения эффективного решения задач научно-технического прогресса дорожной отрасли коллегия ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Представить «Концепцию научно-технической политики в дорожной отрасли на 1998 — 2005 годы» к 20.04.98 на рассмотрение НТС ФДС России...

2. На основе одобренной НТС концепции разработать «Программу научно-технической политики в дорожной отрасли на 1998 — 2005 годы...

...6. С целью освещения и пропаганды научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок в дорожной отрасли шире использовать потенциал журнала «Наука и техника в дорожной отрасли»...

...8. Органам управления федеральными автомобильными дорогами на территориях считать одним из приоритетных направлений в своей деятельности обеспечение обязательного и неукоснительного пополнения Отраслевого внебюджетного фонда научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Федеральной дорожной службы России.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Любовь САМОЙЛОВА,
доцент кафедры автомобильных дорог ВГУ, кандидат технических наук

ВЛАДИМИРСКИЙ ОБХОД

Из четырех вариантов проектов обхода областного центра был выбран оптимальный с экологической и экономической точек зрения. Но и он, к сожалению, имеет недостатки.

Об авторе.

Любовь Ивановна САМОЙЛОВА окончила Тюменский инженерно-строительный институт по специальности «Автомобильные дороги» и аспирантуру МАДИ, защитив кандидатскую диссертацию. Работает во Владимирском государственном университете доцентом кафедры «Автомобильные дороги». Основным направлением ее научных исследований является экологическая проблематика. Любовь Ивановна участвовала в проведении государственной экологической экспертизы проекта автомобильного обхода Владимира на участке Байгуши — Пенкино.

ЧЕТВЕРТЫЙ ВАРИАНТ

Вопросам охраны окружающей среды при строительстве и эксплуатации автодорог в последнее время уделяется большое внимание. Государственной Думой в 1995 г. принят Закон РФ «Об экологической экспертизе», разработаны и изданы соответствующие рекомендации при проектировании автомобильных дорог и мостовых переходов. Для дорог I технической категории уже на стадии экономического обоснования вводится раздел по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС). Проводятся научно-практические семинары по проблемам охраны окружающей среды, в вузах предусмотрен курс лекций и практических занятий с детальной разработкой этой темы при дипломном проектировании.

Во Владимирской области одним из основных источников загрязнения является дорожно-транспортный комплекс. Особенно это актуально для районов жилой застройки, прилегающих к автомагистрали Москва — Н.Новгород. Автомобильный обход Владимира призван решить эту проблему, выведя транзитный транспортный поток за пределы города.

В настоящее время завершается строительство 22-километрового южного участка автомобильного обхода Владимира от п.Юрьевец до с.Байгуши. На оставшиеся 35 км обхода от Байгушей до Пенкина в 1997 г. Нижегородским филиалом ГипродорНИИ разработан инженерный проект. В его состав включен раздел ОВОС, выполненный Московским экологическим центром. В соответствии с перспективной интенсивностью движения (8200 авт./сут.) этот участок отнесен к Iб категории.

На стадии экономического обоснования рассматривались четыре варианта трассы. Из-за экологических требований были отклонены маршруты по особо охраняемой территории ботанического заказника «Давыдовская пойма», хотя он короче на 10 км и вдоль русла реки Клязьма с вторжением в ее водоохранную зону. Принятый к проектированию вариант трассы проходит в основном по лесам I группы, пересекает реки Ущер, Судогду, Синеборку. Автомобильный обход пересекает дорогу Владимир — Муром — Арзамас.

Все населенные пункты находятся за пределами 150 м защитной полосы. А вот кто защитит от возможных необратимых последствий саму окружающую среду? В данном случае ей грозит заболачивание местности с одной стороны дороги и осушение с другой, так как трасса проходит параллельно пойме реки Клязьмы, препятствуя естественному поверхностному стоку воды и выполняя роль дамбы. Другая беда — загрязнение рек в процессе эксплуатации дороги поверхностными стоками, в которых будут присутствовать свинец, пыль, нефтепродукты, минеральные соли.

Возьмем в расчет и тот факт, что на территории в 250 га будут уничтожены леса I группы, а сколько деревьев погибнет от выхлопных газов автомобилей при эксплуатации дороги, и сосчитать невозможно. При этом будет расчленен ландшафт, а вид дороги с длинными лесными просеками станет однообразным и монотонным.

Для предупреждения возможных негативных последствий в проекте предусмотрены водопропускные трубы, водоотводные канавы, отсыпка насыпи из дренирующих грунтов, очистка сточных вод в районе мостовых переходов, посадка защитных полос зеленых насаждений у дороги вблизи населенных пунктов. И это далеко не полный перечень...

ВДОХ — ВЫДОХ

Особо хотелось бы затронуть вопрос об оценке уровня загрязнения почвы и атмосферного воздуха. Согласно рекомендациям в расчетах участвует средняя скорость, которая принимается проектировщиками одинаковой на всем протяжении трассы. Но в зависимости от рельефа средняя скорость автомобиля уменьшается на подъеме на 30 — 40 км/ч, при этом выброс токсичных веществ от автомобиля увеличивается в 3 раза! Кроме того, в расчетах не учитывается эффект накопления отработанных газов в «лесном тоннеле», когда преобладающее направление ветров перпендикулярно оси дороги выносит накопившиеся газы из лесной просеки, как правило, у населенного пункта.

Расчеты, выполняемые в ОВОС, таким образом, не отражают реального загрязнения окружающей среды выхлопными газами. Для этого всю трассу необходимо разбить на характерные участ-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ки: ровные, подъемы в лесу, выходы из леса, выбросы газов у населенных пунктов... А мероприятия по защите от загрязнения соответственно предлагать дифференцированно. Если дорога, как в данном случае, примыкает или пересекает действующие автомагистрали, то необходимо выделить и эти участки для отдельного расчета на загрязнение и учесть его фоновый уровень.

В рекомендациях ФДС приведены ПДК (предельно допустимые концентрации) токсичных составляющих отработанных газов в воздухе только для населенных мест. А расчет на загрязнение проводится только по видам компонентов: окись углерода, углеводороды, окислы азота, соединения свинца. Как прогнозировать негативные последствия, если расчет концентрации токсичных веществ для лесной зоны ведется совсем по другим компонентам? Как сравнить значения ПДК (определяемые, например, по уменьшению процесса фотосинтеза и вспышке сверхслабого свечения), если эти данные для леса не приведены?

Практическое применение рекомендаций выявило несоответствие расчетных значений подлинному загрязнению окружающей среды. Оценку загрязнения почв и атмосферы, проектирование природоохранных мероприятий следует вести с учетом характера участка дорог, а в рекомендациях ФДС должны указываться значения ПДК для лесной зоны.

По Закону «Об экологической экспертизе», должна проводиться общественная экспертиза с предоставлением материалов проекта гражданам и общественным организациям, органам местного самоуправления. Но закон не является актом прямого действия, в каждом конкретном случае требуются подзаконные акты, регламентирующие механизмы его реализации. Пока таких актов нет, всегда есть лазейка протащить выгодный строителям вариант проекта. Значит, необходимо на государственном уровне принять определенную процедуру общественной экспертизы.

г. Владимир

Игорь ОВЧИННИКОВ,
профессор, доктор технических наук,
заведующий кафедрой «Мосты и транспортные сооружения»
Саратовского государственного технического университета

В XXI ВЕК — ПО ДВУХЭТАЖНОЙ ДОРОГЕ

Не отличусь оригинальностью, если скажу, что проблема перегрузок дорожной автотранспортной сети города ежегодно нарастает быстрее, чем она решается. В Саратове, как и в других российских городах, значительно возросло количество личных автомобилей, что незамедлительно сказалось на качестве работы системы общественного транспорта и грузоперевозок. Автодороги старой и новой частей города вместе с транспортными развязками во время строительства не были рассчитаны на столь быстрые темпы роста их загрузки. И теперь автомобильные пробки, недопустимая загазованность улиц, регулярные сбои в работе транспортной сети города ставят перед нами ряд масштабных задач.

Автомобиль стал настойчиво диктовать свои условия и в реконструкции городской инфраструктуры. Умножилась потребность в строительстве новых заправочных станций, технических центров обслуживания, гаражных и открытых автостоянок — и все это наряду с первостепенной задачей обеспечения города современными скоростными магистралями и удобными транспортными развязками. Реализация этих задач заставит блокировать на время строительных работ важные дорожные артерии города. Потребуются дублирующие магистрали... А острейшая потребность в бесперебойной работе пассажирского транспорта останется нерешенной.

В соответствии с генеральным планом строительства метрополитена в городе предполагается значительно освободить саратовские дороги и облегчить жизнь горожан. Но и здесь не обойти великое множество подводных камней. Как учесть особенности планировочной структуры исторической части города с узкими улицами и высокой плотностью застройки кварталов? Не избежать сноса зданий и нарушения тем самым архитектурного образа Саратова.

Строителей метрополитена поджидают и грунтовые воды, развитые геологическими условиями оползни, переустройство большого количества надземных инженерных сетей, состояние которых и без того оставляет желать лучшего. Но и с учетом успешного решения этих и других задач строительство потребует у города не один год.

Обрисовав себе подобную невеселую картину, зададимся ироничным вопросом: не по воздуху же дорогу строить? И, как это ни покажется беспочвенным, вопрос скрывает в себе и ответ, за которым, мне кажется, будущее российских автомагистралей. Речь идет о надземном скоростном автоматизированном пассажирском транспорте. Работа над конструкциями таких воздушных магистралей и висячих мостовых систем успешно ведется в Саратовском государственном техническом университете. И наши разработки подтвердили свои высокие архитектурные и технико-экономические возможности.

В качестве несущего остова здесь используются висячие преднапряженные пролетные строения из высокопрочных конструкционных материалов (в дальнейшем возможно использование систем с активным регулированием их технического состояния в процессе работы). Такие конструктивные системы существенно сокращают расход материалов и время строительства. К примеру, построенный на основе этих разработок в городе Тольятти висячий путепровод в сравнении с подземным аналогом оказался примерно в два с половиной раза дешевле и потребовал существенно меньших сроков строительства.

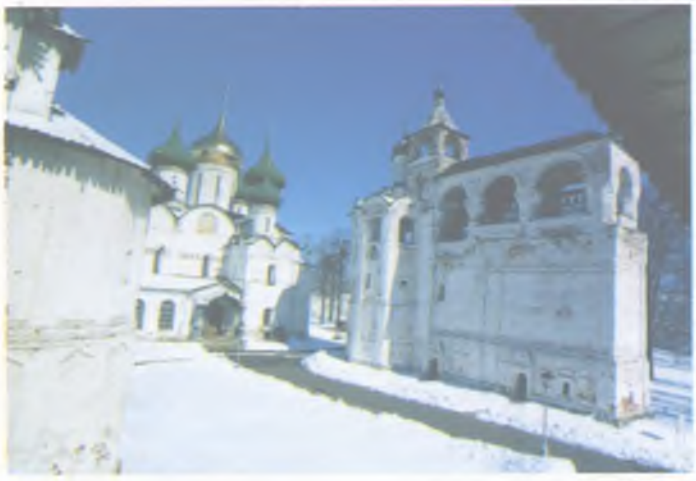
Преимущество надземного транспортного коридора еще и не только в том, что его строительство не требует нарушения подземных и наземных коммуникаций, зеленых насаждений. Различные варианты инженерной мысли рекомендуют использование воздушных дорог для передвижения и легкового автотранспорта. Тем самым появляется возможность разгрузить основные транспортные магистрали города, то есть решить безболезненно те проблемы, о которых я поведал в начале нашего разговора. И мне видится вполне ощутимой реальность ступить в грядущий век по новой надземной дороге.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Валерий ИОНЯКОВ,
Римма ИЛЬИНА,
кандидаты экономических наук,
Александр АЛЕКСАНДРОВ (фото),
наши специальные корреспонденты

СУЗДАЛЬСКИЕ УРОКИ

Заметки с Всероссийского семинара-совещания руководителей дорожных научных и проектных организаций



ПРЕДИСЛОВИЕ

В работе XXV отраслевого форума ученых и проектировщиков дорожной отрасли, проходившего 14 — 15 апреля с.г. в городе Суздале Владимирской области и организованного Федеральной дорожной службой России совместно с ассоциацией «РОДОС» и Владимирским институтом бизнеса, приняли участие 113 специалистов из России и стран СНГ. В пленарном заседании первого дня с докладами выступили 12 человек. Оргкомитет распространил тезисы 62 докладов, представленных на семинар-совещание. В работе форума участвовали первый заместитель руководителя ФДС России **Н.П.Серегин** и вице-губернатор Владимирской области **С.Н.Филиппов**.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ

Пленарное заседание открыл первый заместитель руководителя Федеральной дорожной службы России **Н.П.Серегин**. Слово предоставлено вице-губернатору Владимирской области **С.Н.Филиппову**.

Сергей Николаевич, приветствуя собравшихся от имени руководства области, с удовлетворением отметил, что древняя владимирская земля является своего рода научно-производственным полигоном дорожной отрасли. Здесь успешно функционируют филиал РосдорНИИ, Учебный центр Федеральной дорожной службы, Институт бизнеса, которые эффективно сотрудничают с дорожными предприятиями России.

Слово предоставляется Николаю Петровичу Серегину. Тема его доклада — «Роль и задачи научных и проектных организаций в условиях реформирования дорожной отрасли». Куратор научно-технического блока отрасли начал с напоминания, что **23 апреля исполняется год со дня выхода Указа Президента РФ Б.Н.Ельцина «О дорожной реформе»**. Он коротко рассказал о том, что было сделано штабом отрасли для его реализации, подробно остановился на проблемах, которые собравшимся предстоит решить.

Красной нитью в его выступлении проходила мысль о том, что **«наука должна работать на производство»**, что **«необходимо провести реформирование научной базы дорожной отрасли в части разработки структуры и формирования программ как фундаментальных исследований, так и прикладной тематики»**. В подкрепление этого тезиса Н.П. Серегин привел такой удивительный факт оторванности отраслевой науки от практики. Когда ФДС России объявила конкурс на выполнение пакета прикладных тематических научных работ по важнейшим проблемам, отраслевые научные организации готовы были взять на себя выполнение только половины тем... А ведь это работы, за оплатой которых ФДС не постоит.

Он отметил также, что важнейшей на сегодня задачей является разработка целого перечня законодательно-правовых актов, позволяющих дорожному хозяйству занять свою нишу в транспортно-дорожном комплексе страны. Другой важной проблемой, по мнению Николая Петровича, является совершенствование методов управления исходя из обязательного сохранения целостности сети дорог в стране. Новая схема управления дорожным комплексом должна учитывать проведение всех видов дорожных работ.

Остановился докладчик и на проблеме совершенствования нормативной базы дорожного комплекса страны. Она должна содержать перечень всех нормативно-технических документов с указанием их значимости, порядка и сроков введения в действие, учитывать ошибки и неточности, основываться на многолетней практике дорожного строительства. Должны быть проработаны возможности использования новых технологий, техники, материалов, новые требования к качеству конструкций и дороги в целом. Таким образом, нормативная база даст направление возможного развития новых технологий, результатом чего должен стать единый документ программного характера.

В заключение Н.П.Серегин, с удовлетворением отметивший сам факт первого совместного семинара-совещания ученых и проектировщиков,

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

подчеркнул, что для сближения науки и практики следующий такой форум пройдет с участием главных инженеров федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами.

РЕМАРКА АВТОРОВ

Действительно, в законодательно-правовой и нормативно-технической работе должны быть системность, комплексность, перспективность, учет зарубежного опыта и современного отечественного производства. Тогда не возникнет нынешней абсурдной ситуации: закон «Об автомобильных дорогах» — своего рода наша дорожная конституция — с ноября 1995 года не может перешагнуть через статус проекта, а в это

время в доброй дюжине регионов приняты «местечковые» законы, сочиняются документы, которые, по идее, должны быть «ветками и листьями» древа «Основного закона» отрасли.

И еще. Журналы «Автомобильные дороги», «Наука и техника в дорожной отрасли» являются инструментом внутриотраслевой политики: один доводит ее до широкого круга производственников и управленцев, другой — до ученых и проектировщиков. Они готовы еще активнее содействовать реализации этой политики, планов ФДС, почему же не использовать их мощный информационный потенциал на все сто процентов?

Следующим с докладом «Нормативно-техническое обслуживание дорожной отрасли» выступил начальник отдела НИОКР и нормативов ФДС России, кандидат технических наук **А.И.Скляднев**. Он подробно остановился на проблемах совершенствования нормативно-технической базы отрасли и в частности отметил, что имеющаяся система нормативно-технических документов была создана в период плановой экономики по принципу централизованного управления отраслью. Нормы с одинаковой жесткостью регулировали как основополагающие, так и мелкие вопросы. Нормативные документы превратились из стимулирующих развитие отрасли в контролирующие ее деятельность...

На ближайшую перспективу, сообщил докладчик, запланированы продолжение работ по формированию новой отраслевой системы нормативно-технической документации, пересмотр устаревших документов, в частности пакета нормативных документов по экономике отрасли, в том числе по ценообразованию, стандартам на вяжущие и асфальтобетонные смеси, норм на проектирование дорожных конструкций, инженерного оборудования дорог, обеспечения безопасности движения и т.д., а также разработка новых документов по вопросам лицензирования, сертификации, метрологии и контроля качества работ.

Заместитель директора дирекции инвестиционных проектов «Доринвест» кандидат технических наук **В.И.Попов** рассказал о развитии рынка проектных работ. (Выступление В.И.Попова и других участников семинара-совещания будут опубликованы во втором номере журнала «Наука и техника в дорожной отрасли».)

Генеральный директор Ассоциации дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» **В.И.Мельник** в своем докладе говорил о проблемах и путях повышения качества проектирования автомобильных дорог и сооружений на них. Ассоциация выпускает свой информационный сборник по нормативным документам.

Следующим на трибуну поднялся один из патриархов дорожной науки доктор технических наук, профессор МАДИ (ТУ) **Н.В.Горелышев**. Его доклад «Совершенствование норм на асфальтобетон», несмотря на кажущуюся избитость темы, прозвучал актуально и вызвал многочисленные вопросы из зала.

Большой интерес аудитории вызвало выступление директора Владимирского института бизнеса доктора технических наук, профессора, академика Академии транспорта **В.А.Семенова**, посвященное нетрадиционным методам проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Со многими положениями его доклада трудно не согласиться. Так, Валерий Александрович считает, что в сложившихся экономических условиях для вывода дорожной отрасли из острого финансового кризиса требуются нетрадиционные идеи и решения, общеотраслевой банк таких идей. На дорогах зарабатывают все, кроме дорожников. Интересный факт: немецкие дорожники, качество работы и профессионализм которых вне сомнения, не гнушаются даже таким «грязным» делом, как строительство и содержание полигонов (читай — могильников) для захоронения бытовых и промышленных отходов и т.п.

Из зала раздались возмущенные реплики типа: «кесарю — кесарево, а слесарю — слесарево!..» А нам вспомнились командировки в регионы, где руководители в один голос твердят: денег нет, коллективы сокращаем, техника стареет и т.п. А вдоль дорог — дымящиеся свалки, до которых руки не доходят...

После выступления В.А.Семенова доклад генерального директора ИркутскгипродорНИИ **А.Я.Косякова** хотя и назывался «Новые тенденции в деятельности проектных организаций», но звучал, безусловно, в более традиционном ключе.

Директор Информавтодора **В.С.Фокин** сообщил, что единственный отраслевой орган научно-технической информации ведет работу по трем направлениям: собственно справочно-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

информационная деятельность, издательская деятельность и полиграфические услуги. Однако ни в минувшем, ни в нынешнем году штаб отрасли с Информавтодором договоров не заключал, а без госзаказа жить и работать очень сложно: подписка на издания падает.

Рассказав о своих проблемах, Валерий Серафимович перешел к нашим. А вывод был таким: вместо одного журнала нужно выпускать газету, а другой передать Информавтодору.

РЕМАРКА АВТОРОВ

Чтобы субъект дорожного хозяйства любого профиля и любой формы собственности работал так, как надо штабу отрасли, последний не должен дожидаться, когда субъект созреет для подписки на специальную литературу. Он должен оплатить и выпуск, и рассылку всей нужной литературы. Этим уже занимаются американцы и англичане, выпускающие на русском языке журналы дорожно-строительного профиля и рассылающие их по известной им адресной базе.

В Министерстве путей сообщения, кстати, тоже есть свой «Информавтодор». Он издает сборники свыше 20 наименований. Наш — трех... В системе МПС только центральных журналов — шесть. В дорожной отрасли до 1996 года не было ни одного. Журнал «Автомобильные дороги» юридически принадлежал корпорации «Трансстрой». Через год, учитывая объективную потребность в научно-технической информации, вышел в свет журнал «Наука и техника в дорожной отрасли».

Понятно, что всем угодить невозможно и что дорожные журналы могут кому-то и по каким-то не имеющим отношения к делу причинам не нравиться. Но, как свидетельствует наша почта и многочисленные читательские конференции, для подавляющего числа дорожников каждый номер журналов — событие. Их с нетерпением ждут, читают, выписывают, критикуют — не без того! — находят полезную для себя информацию, беспокоятся, когда по не зависящим от редакции причинам задерживается выпуск очередного номера и — что немаловажно! — с удовольствием пишут в свои журналы.

В первом номере научного журнала за 1998 год с очередной статьей выступает постоянный автор и наш критик профессор МАДИ А.Васильев. В третьем номере журнала «Автомобильные дороги» читайте статью профессора В.Рувинского, во втором номере научного журнала интервью с еще одним нашим критиком начальником Управления научно-технической политики ФДС Э.Буяновым. Пишут в журналы американские, китайские, финские ученые и специалисты... И если это кому-то не нравится, можно только посочувствовать.

Предпоследней выступила доктор технических наук, ведущий научный сотрудник СоюздорНИИ **Э.К.Кузахметова** с докладом «Создание новой методологии индивидуального проектирования автомобильных дорог для повышения качества строительства из местных грунтов». А завершила пленарное заседание первого дня информация начальника управления администрации Владимирской области **В.А.Бобкова** о славной истории земли владимирской, ее прошлом и настоящем.

Затем работа семинара-совещания была продолжена по секциям. Секция проектировщиков заслушала отчет о проделанной работе генерального директора Ассоциации «РОДОС» **В.И.Мельника**. В это же самое время в конференц-зале под руководством **В.А.Семенова** и **А.И.Скляднева** была проведена мозговая атака ученых на две ключевые проблемы: «Нетрадиционные источники финансирования» и «Экономия энергоресурсов при строительстве и эксплуатации автодорог, производстве строительных материалов и компонентов».

Штурм увенчался успехом. По каждой из проблем было подано свыше 30 интересных и оригинальных предложений.

ДЕНЬ ВТОРОЙ

По программе это был день секционных заседаний, но они завершились накануне. Поэтому собравшиеся обсудили подготовленный редакционной комиссией проект решения XXV семинара-совещания и утвердили его после острых дебатов. На этом очередной форум ученых завершился. Правда, было еще знакомство с новой и не очень новой, но уникальной техникой. Была экскурсия по городу — необычно для апреля заснеженному и заледеневшему, но сказочно-красивому и теплому древнерусскому городу, словно сошедшему с картины палехского художника.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Подводя итог, заметим, что не все участники суздальского семинара считали, что он удался на 100 процентов. Безусловно, его результативность и рейтинг повысило бы участие руководителей и ученых ведущих институтов и научных школ страны. К сожалению, заявленные в программе А.П.Зарубин, А.М.Эрастов, В.Д.Казарновский, А.П.Васильев, В.В.Сильянов в Суздаль не приехали.

Наверное, не помешало бы и участие в пленарном заседании не только главных инженеров, о чем говорилось выше, но и партнеров дорожников — представителей Министерства науки, Минтранса, ГАИ, транспортной инспекции, машиностроителей и т.д. И тогда суздальский форум стал бы межотраслевым, а дорожное дело от этого только выиграло бы.

Впрочем, в любом случае суздальская встреча свою основную задачу выполнила: состоялся плодотворный обмен мнениями, идеями, завязались новые знакомства, появились планы... А значит, будущее у дорожной науки есть!

г.Суздаль, 14 — 15 апреля

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Вице-премьер
Республики Беларусь
Геннадий НОВИЦКИЙ

БУДУЩЕЕ БЕЛОРУССКИХ ДОРОГ

Возрастающая интенсивность дорожного движения в Белоруссии ставит перед дорожниками и правительством республики новый комплекс задач, направленных на достижение качественно нового уровня обустройства автомобильных трасс. Рассуждая на эту тему в беседе с корреспондентом Михаилом Саетом, вице-премьер Белоруссии ***Геннадий Васильевич Новицкий*** *обратил внимание на то обстоятельство, что за последние пять лет интенсивность движения на дорогах республики возросла почти в два раза. В пять раз увеличилось число частных владельцев-автолюбителей, умножилось и количество тяжелых грузовиков. Все это резко сказалось на износе проезжей части дорог, а как следствие — печальная статистика дорожно-транспортных происшествий. Геннадий Васильевич привел в разговоре следующие цифры. В результате неудовлетворительного состояния дорог ежегодно теряется более двадцати триллионов рублей, что составляет почти семь процентов валового внутреннего продукта.*

Правительство республики, оценив эти обстоятельства, принимает оперативные меры с целью не допустить состояние дорог до кризисной черты, говорит вице-премьер. Президент и правительство Белоруссии, начиная с 1996 года, увеличивают финансовые вложения на развитие и содержание автомобильных дорог. Объемы этих вложений ежегодно нарастают, и уже в 1998 году для деятельности дорожников направлено одиннадцать триллионов белорусских рублей. Убедительно выглядят сравнения некоторых цифр. К примеру, расходы на здравоохранение составили 6,7 триллиона рублей, на национальную оборону — 6, на образование — 7 триллионов.

Важнейшими актами в деле улучшения состояния дорог, продолжает Геннадий Новицкий, следует назвать указ президента о создании специального органа государственного управления — Комитета по автомобильным дорогам и недавно принятую программу «Дороги Беларуси» (ее текст опубликован в №1 журнала «Автомобильные дороги» за 1998 год. — **Прим. авт.**). Принимаются и другие меры, направленные на улучшение деятельности дорожной отрасли республики.

— ***Геннадий Васильевич, и все же, несмотря на перечисленные вами мероприятия, дорожное хозяйство республики открывает взору рядового автомобилиста нерадостную картину. А ведь благополучие автомагистралей страны — важный инструмент в строительстве ее экономики.***

— Действительно, дороги республики еще не отвечают современным требованиям. Тем более их трудно сравнить с европейскими. Кстати, там интенсивность на дорогах составляет 50 — 100 тысяч автомобилей в сутки, у нас же 3 — 4 тысячи, на отдельных участках — до 10. Поэтому возможности дорог в каждой отдельно взятой стране составляются из потребностей в них. Это во-первых. Во-вторых, одобренный правительством документ «Дороги Беларуси» составлен достаточно гибко, таким образом, что в зависимости от возможностей, которые у нас будут возникать до 2005 года, ассигнования будут направляться по приоритетам. Главным из них является сохранность существующей в республике сети дорог. А в зависимости от потребностей экономики предполагается финансирование нового строительства. Но обстоятельства могут сложиться и так, что все средства будут направляться на сохранность существующей сети дорог.

— ***Динамические качества, которые заложены в новых современных автомобилях, не могут быть полностью реализованы на наших дорогах: возросла скорость, увеличилась грузоподъемность, изменились габариты и т.д. Тут, очевидно, нужно не только сохранять, но и модернизировать наши дороги?***

— Да, конечно. В упомянутой программе, кроме приоритетов, о которых я сказал, следует подчеркнуть два важных момента. Один из них — своевременное и разумное использование денег, направляемых на развитие и содержание дорог. И повышение качества дорожных покрытий за счет применения новых материалов. В республике уже есть примеры устройства высококачественного покрытия, соответствующего европейским требованиям. Впереди в этом направлении работы много. И нет сомнения в том, что мы ее осилим.

— ***Геннадий Васильевич, мы сейчас ведем разговор об опорной сети наших белорусских дорог, в основном республиканского значения, и действительно, там качество покрытий значительно улучшилось по сравнению с предыдущими годами, но вот целая сеть местных и внутрихозяйственных дорог, а их значительно больше, чем республиканских, производит порой удручающее впечатление, потому что даже там, где их построили, необходимого ухода за ними нет.***

— Действительно, свыше 10 тысяч сельских населенных пунктов еще не имеют устойчивой связи с дорогами общего пользования. Примерно 28 тысяч километров дорог существуют почти без всякого обслуживания. Они находятся на балансе колхозов, совхозов, часть — на балансе сельских Советов, а возможности этих организаций, как известно, небольшие, поэтому дороги подвергались интенсивному разрушению.

Сейчас профессионалы-дорожники производят анализ технического состояния сельских дорог с тем, чтобы подготовить их к передаче на баланс дорожным организациям облдорстроя. Это огромная работа, требующая больших денег, и быстро ее не закончить.

Постановлением Совета Министров Белоруссии предусмотрено уже в первом полугодии 1998 года подготовить определенное количество сельских дорог и передать их на баланс дорожных организаций.

Лед тронулся. Дорожники принимают все меры к тому, чтобы к 2005 году решить эту важную для республики проблему.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Юхани ВИРОЛА

И СРЕДИ МОСТОВ ЕСТЬ КОРОЛИ

Окончание. Начало в №3, 1998 г.

До окончания в 1997 г. строительства моста «Цзиньма» японский мост «Минами», главный пролет которого равен 1100 м, был крупнейшим в мире среди мостов с комбинированной автомобильной и железнодорожной нагрузкой. Пилоны моста «Минами» отличаются друг от друга по высоте: 194 и 186 м. Размеры поперечного сечения решетчатой балки жесткости составляют 30,0 х 13,0 м, а высота подмостового габарита — 65 м. Диаметр обоих кабелей моста — 1070 мм, это первый висячий мост, у которого диаметр кабелей превышает 1 м (фото 13).

МОСТЫ 1990-х ГОДОВ

90-е годы можно охарактеризовать как десятилетие великих мостов. За этот период будут закончены, например, два крупнейших за всю историю человечества висячих моста и большое количество других грандиозных сооружений, в том числе и вантовых мостов.

В декабре 1997 г. был пущен в эксплуатацию большой висячий мост через реку Онгерман в Швеции. Его строили четыре года, начиная с 1993 г. Он расположен в нескольких километрах вниз по течению от построенного в 1943 г. грандиозного железобетонного арочного моста «Сандёброн» (главный пролет 264 м). Новый висячий мост назван «Хега Кустен», главный пролет (1210 м) ставит его непосредственно за мостом «Золотые Ворота». У «Хега Кустен» железобетонные пилоны высотой 180 м, обтекаемая коробчатая балка жесткости размером 22,0 х 4,0 м, подмостовой габарит высотой 40 м (фото 14).

С 1991 г. в Дании строится висячий мост через пролив Большой Бельт. Ввод намечен на июнь 1998 г. По величине главного пролета длиной 1624 м мост займет второе место в мире. Железобетонные пилоны высотой 254 м являются самыми высокими в мире. Обтекаемая коробчатая балка жесткости размерами поперечного сечения 31,0 х 4,0 м, неразрезная над пилонными опорами, имеет длину от одного анкерного устройства до другого, равную 2694 м. Это самая длинная стальная мостовая конструкция коробчатого поперечного сечения с неразрезной схемой (трехпролетная балка жесткости моста «Акаси» имеет длину 3911 м, однако она выполнена разрезной над пилонными опорами). Между Финляндией и Данией существовали серьезные разногласия по поводу высоты подмостового габарита, который назначен равным 65 м, однако осенью 1992 г. стороны достигли компромиссного соглашения по этому вопросу (фото 15).

За несколько месяцев до передачи Гонконга в состав КНР, в июле 1997 г., там был введен в эксплуатацию мост «Цзиньма», построенный за 5 лет. Он находится на трассе, ведущей к новому аэропорту «Чек-Лап-Кок». По величине главного пролета (1377 м) мост занимает первое место в мире сре-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Фото 13

ди мостов с комбинированной автомобильной и железнодорожной нагрузкой. Более длинный из двух неравных боковых пролетов (359 м) сделан висячим, второй боковой пролет (300 м) представляет собой простую балку. На мосту два кабеля диаметром 1100 мм. Комбинированная балка жесткости, изготовленная в виде решетчатой фермы и коробчатой балки, имеет поперечное сечение размерами 41,0 x 7,3 м. К моменту окончания строительства мост будет самым широким в мире среди большепролетных висячих мостов.

МОСТЫ БУДУЩЕГО

В октябре 1997 г. в Турции был подписан контракт на строительство моста через Измитский залив. Ввод намечен на первые годы следующего века. По длине главного пролета, равной 1668 м, он станет вторым в мире после моста «Акаси». Длина двух равных боковых пролетов составит 576 м.

В Японии рассматривают предложение о постройке гигантского моста через пролив Цугару, разделяющий острова Хонсю и Хоккайдо. В схеме предусмотрены пять пролетов длиной 2000 м каждый, а глубина заложения подошвы фундамента равна около 230 м. Предполагаемый срок начала строительства — 2010 год. С 1988 г. под проливом функционирует тоннель, названный «Сейкан», предназначенный для железнодорожного транспорта. Длина тоннеля — 53,8 км — в настоящее время мировой рекорд для железнодорожных тоннелей, он на несколько километров длиннее Евротоннеля под проливом Ла-Манш.

Фото 14

В течение нескольких последних десятилетий были выдвинуты различные предложения о постройке транспортной системы мост — тоннель через Мессинский пролив между Сицилией и Италией. По одному из проектов главный пролет висячего моста достигает 3500 м. Высота пилонов равна 600 м.

Рассматриваются также несколько проектов строительства аналогичной системы мост — тоннель через Гибралтарский пролив между Испанией и Марокко. По одному из предложенных вариантов, огромный висячий мост будет иметь два главных пролета длиной 2000 м. Глубина заложения подошвы фундамента, как ожидают, будет составлять около 300 м.

Фото 15

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Александр ЧИБИСОВ

АВТОБАН ИЗ ЦЕНТРА ЕВРОПЫ В ЦЕНТР РОССИИ

России не хватает современных скоростных автомагистралей. Средние скорости движения по дорогам здесь почти в полтора раза меньше, чем в Европе. Высока аварийность, в результате чего погибают от 80 до 100 человек ежедневно. На недавней встрече Президента России Бориса Ельцина с президентом Франции Ж.Шираком и канцлером Германии Г.Колем речь шла и о проблемах российских дорог. Пожалуй, впервые на встречах столь высокого уровня говорили о дорогах.

В последние годы число автомобилей в России увеличивается на 10 — 12 процентов ежегодно. Интенсивность движения растет на 3 — 7 процентов. Особенно быстрыми темпами увеличиваются объемы международных автомобильных перевозок, которые с 1992 года возросли почти в 8 раз, и, в первую очередь, это перевозки между Россией и Западной Европой. В этих условиях российские дороги стали одним из факторов, сдерживающих развитие торговых и культурных связей.

Основной объем автомобильных перевозок между Россией и Западной Европой приходится на магистраль М1 (международная европейская магистраль Е30 Москва — Минск — Варшава — Берлин). Она является главной дорогой, связывающей центр России с Европой, по которой осуществляется основной объем международных автомобильных перевозок. Сегодня более половины грузового коммерческого транспорта на российском участке этой автомагистрали составляют автомобили с иностранными номерами.

На этом участке автодорога имеет от 3 до 8 полос движения. Но уже к 2000 году будет закончена модернизация магистрали до границы с Белоруссией за счет ремонта и расширения проезжей части. При соответствующей поддержке на эти цели ЕБРР мог бы выделить 150 млн долларов США. Но эти меры не решат проблемы автодороги, которая уже в ближайшие годы может исчерпать свою пропускную способность. Уже сейчас на подходах к Москве проходит в сутки около 45 тысяч автомобилей.

Поэтому российская сторона внесла предложение осуществить параллельно с существующей автодорогой проект современной скоростной платной автомагистрали на территории России, отвечающей всем стандартам. Для финансирования этого проекта предлагается привлечь и бюджетные средства, и средства частных инвесторов.

Для координации усилий по реализации этого крупномасштабного международного проекта предполагается создать межправительственную рабочую группу, в которую, помимо России, Франции и Германии, предполагается пригласить польскую и белорусскую стороны.

Автомагистраль Париж — Берлин — Варшава — Минск — Москва, по предложению российской стороны, предполагается продлить до Нижнего Новгорода и далее до Екатеринбурга, связав тем самым центр Европы с Уралом.

Проект, который был предложен российской стороной, предполагается выполнить в три этапа: 2000 — 2003 годы — строительство участка от Москвы до границы с Белоруссией (440 км), 2002 — 2004 годы — строительство от Москвы до Нижнего Новгорода (418 км), 2003 — 2005 годы — строительство участка от Нижнего Новгорода до Екатеринбурга (1388 км). Общая стоимость проекта оценивается в 4372 млн долларов США.

Россия рассчитывает на привлечение иностранных инвестиций, готова вложить в проект до 30 процентов инвестиций и берет на себя обязательство создать все условия для участия в реализации проекта иностранных фирм. По мнению Федеральной дорожной службы России, реализация такого проекта будет иметь огромное международное и историческое значение.

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ДИРЕКЦИЮ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ВОРОНЕЖ — РОСТОВ-НА-ДОНУ С ПОЛНОМОЧИЯМИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ № 8

На балансе Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов-на-Дону 707 км дорог Ростовской области с 13 транспортными развязками в двух уровнях и с 79 мостами протяженностью свыше 9 км.

С августа 1996 г. на федеральную дирекцию возложены первоочередные полномочия Региональной дирекции № 8. Она осуществляет свою деятельность в Северо-Кавказском регионе, куда входят Адыгея, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкария, Какачаево-Черкесия, Краснодарский и Ставропольский края, Ростовская область, Северная Осетия-Алания и Чечня.

Федеральная дорожная сеть Северо-Кавказского региона составляет 4677 км — 1,3 процента всех федеральных дорог России. На них расположено 949 мостов протяженностью свыше 40 км, 12 тоннелей длиной более 7 км.

К первоочередным задачам Региональной дирекции № 8 относятся:

— эффективный финансовый и технический контроль за реализацией Президентской программы «Дороги России»;

— контроль за соблюдением процедуры подрядных торгов и заключением договоров на дорожные работы и услуги, финансируемые за счет средств федеральных дорожных фондов;

— координация разработки и реализация региональных и территориальных дорожных программ, проектов, планов, выдача заключений по ним и подготовка предложений о приоритетном финансировании;

— рассмотрение потребностей субъектов Федерации в средствах Федерального дорожного фонда на финансирование федеральных дорог, на выделение субвенций и дотаций территориальным дорогам и контроль за целевым использованием этих средств.

Деятельность Региональной дирекции № 8 положительно сказалась на решении многих вопросов по содержанию федеральных дорог, по их перспективному развитию, по собираемости налогов в Федеральный дорожный фонд.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ФЕДОР ШВАЛЕВ: «МЫ ПОНИМАЕМ ДРУГ ДРУГА»

Федор Михайлович ШВАЛЕВ — заместитель главы администрации (губернатора) — член Правительства Ростовской области. По специальности он военный инженер. После службы в Вооруженных Силах работал на Калачевском судостроительно-судоремонтном заводе, где прошел путь от мастера участка до директора. В течение 10 лет руководил заводом, затем работал в управлении Волго-Донского пароходства, в органах местной администрации. Перед назначением на должность заместителя главы администрации был первым заместителем начальника судоходной компании «Донречфлот».

Дорожное строительство в области Федор Михайлович считает одной из первоочередных задач.

— Федор Михайлович, вы не так давно окунулись в сферу дорожного строительства и можете свежим взглядом оценить его достоинства и недостатки. В чем, на ваш взгляд, главная проблема?

— Дорожная сеть в Ростовской области одна из самых больших в России. Она насчитывает около 10 тысяч километров территориальных дорог с твердым покрытием, плюс 4 тысячи сельских и почти 1 тысяча федеральных. Основная проблема — недоремонт. Чтобы снять остроту ситуации, мы планируем в этом году отремонтировать 1650 километров дорог. Это

позволит содержать сеть в нормальном состоянии. В прежние годы ремонтировалось самое большее 1200 километров. То есть ежегодно теряли 400 километров. Арифметика простая: за 5 лет приходят в негодность 2000 километров дорог, а суммы, требуемые на их восстановление, растут в геометрической прогрессии.

— В последнее время Федеральная дорожная служба придает большое значение сотрудничеству дорожных структур с административными властями на всех уровнях. Как складываются ваши отношения с ФДС?

— Мы дважды встречались с руководителем ФДС России Виталием Григорьевичем Артюховым. Основной темой наших бесед были не столько федеральные и территориальные, сколько сельские дороги. В современных условиях их балансодержатели развалились, и по сути треть дорог области осталась без хозяина. Меж тем они имеют стратегическое значение для сельского хозяйства, и мы ставим первоочередную задачу — привести их в соответствие с требованиями и принять на баланс. Однако наших денег не хватает. Поэтому мы с Виталием Григорьевичем обсуждали, как поддержать нас в этом вопросе из российских субвенций. По нашим расчетам, при ежегодном выделении 300 миллионов рублей, для приведения этих дорог в порядок потребуется 15 лет. Пока что реальная сумма, которую мы можем выделить из территориального дорожного фонда, колеблется в пределах 60 миллионов рублей. Если будем оперировать только ей, то нашей жизни не хватит, чтобы убедиться в том, что эти дороги приняты на баланс и соответствуют современным требованиям. Проблему надо решать, и мы достигли договоренности о том, что по Ростовской области на уровне ФДС состоится совещание и этот вопрос будет рассмотрен. Это важно для всей страны. Ведь Ростовская область — одна из житниц России, и иметь на такой территории бесхозные дороги — преступление.

— Надежда на помощь со стороны всегда расслабляет, заставляет забыть о внутренних резервах. Есть ли они в области и как можно их использовать?

— Способ один — увеличение сбора средств в территориальный дорожный фонд. В этом году мы в очередной раз внимательно обсчитали доходы предприятий, рассмотрев каждое в отдельности. В результате этой строгой ревизии теоретически поступления в территориальный дорожный фонд должны увеличиться на 20 процентов.

Кроме того, мы заключили договор с налоговой инспекцией. Назначили сумму, меньше которой она не должна собирать. Соберет больше — будет увеличено ее вознаграждение. Попросту говоря, осуществили принцип материальной заинтересованности. Нам самим выгодно «отстегнуть», скажем, 0,1 процента средств, полученных сверх намеченной суммы сбора. Ведь они пойдут на улучшение материальной базы налоговой инспекции, в сущности на то, чтобы эффективнее собирались налоги.

— Вы рассчитываете на чисто административные меры привлечения средств?

— Не только. Мы разрабатываем пакет законодательных актов по всем дорогам на территории нашей области. Итогом этой деятельности станет принятие в ближайшем будущем областного закона о дорогах. С его помощью мы планируем систематизировать работу всех направлений дорожной инфраструктуры. В частности это касается пропуска тяжеловесных грузов. Урон от большегрузных автомобилей значителен, а восстановление дорог, по сути, происходит за счет владельцев «Жигулей». Это в корне неверно. Идет автомобиль с перегрузом — значит он несет разрушение дороге и перевозчик обязан внести лепту в ее ремонт. Один пост весового контроля уже успешно действует на федеральной дороге «Дон», другой строится на дороге Ростов — Баку. Мы планируем установку еще нескольких постов на территориальных дорогах, где так же высока интенсивность движения, ведь наша область входит в

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

зону Критского коридора, и движение грузов из Новороссийского порта и портов Азовского моря достаточно напряженное.

Предусматривает закон о дорогах и сбор средств за рекламу вдоль дорог, и привлечение средств от придорожного сервиса. Что сейчас делается на наших дорогах, заметить нетрудно. Все заполонили убогие палатки, рынки, шашлычные, с которых в лучшем случае собирает «дань» местная администрация, в худшем — рекетиры. Закон трактует все это однозначно: если в придорожной полосе что-либо строится, то владелец обязан будет обеспечить комплексное обслуживание автомобилей и пассажиров, да еще благоустроить прилегающую территорию.

Принятие закона позволит на 10 процентов увеличить поступление средств в территориальный дорожный фонд. Это довольно внушительная сумма, причем выражается она не в зачетах, а в полновесных рублях, поскольку и коммерсанты, и перевозчики грузов в состоянии рассчитаться деньгами.

— И все-таки эти деньги не напрямую вкладываются в дороги. Возможно ли появление в области частных инвесторов, способных финансировать строительство дорог?

— Не только возможно. Это уже реальность. При поддержке ФДС мы приступили к осуществлению строительства первой в области платной дороги. Она будет представлять собой обход поселка Чалтырь длиной 11,5 км и шириной 15 м. Половину расходов на строительство берут на себя Федеральный и территориальный дорожные фонды, причем частично на возвратной основе, другую половину профинансирует акционерный капитал, предоставленный коммерческими банками и населением. Предварительная договоренность достигнута.

Возможны и другие способы привлечения денег в дорожное строительство. В нашей области работают достаточно солидные нефтяные компании, специализирующиеся на автозаправочных станциях. Мы активно сотрудничаем с ними, даем разрешение на строительство придорожных комплексов, которые эстетичны и хорошо вписываются в обстановку. Но уже есть планы о расширении сотрудничества с такими фирмами на взаимовыгодной основе. Допустим, что мы делаем им согласование на 100 км дороги. Пусть они ставят только свои комплексы, причем там, где им наиболее выгодно. Но пусть и деньги вкладывают в содержание этих 100 км дороги, обеспечивая разметку, обстановку и обслуживание.

— В том, о чем вы рассказываете, заметен серьезный, детальный подход ко всем дорожным проблемам. Кто непосредственно занимается их разработкой?

— Для разумного решения всех возникающих вопросов мы создали при администрации области координационный совет по проблемам дорожной отрасли в Ростовской области. В него вошли руководители крупных дорожных структур области, представители научных, проектных организаций и ГАИ. Координационный совет помогает администрации ориентироваться в правильном направлении. Прежде чем принять решение, мы рассматриваем несколько предложений, выбираем одно и предлагаем доработать, в деталях просчитать экономический эффект. Например, приобрели такую современную технику, как рисайклер. По нашим подсчетам, при использовании технологии рисайклирования восстановление дорог обойдется в два раза дешевле, чем при традиционном методе. Иными словами за одни и те же деньги можно делать в два раза больше дорог. Но само оборудование достаточно дорогостоящее, и эффект можно получить только при организации трехсменной работы...

Иными словами, на совете мы рассматриваем все детали — от организации управления дорожными структурами до приобретения и использования техники. В последнее время в частности пристальное внимание уделяем вопросам поверхностной обработки. Дорожникам не надо объяснять, что это технологически простое и в то же время стойкое дорожное покрытие обеспечивает надежное сцепление колеса с дорогой и предохраняет ее от разрушения. Мы приняли решение о закупке соответствующего оборудования и о создании специализированных подразделений, которые будут заниматься поверхностной обработкой на всей территории области.

— Координационный совет объединяет дорожные структуры областного и федерального подчинения. Это не мешает совместной работе? Наверное, и экономически, и политически было бы проще проводить работу в однородной среде?

— Такого вопроса мы на совете не затрагивали. Лично я считаю, что федеральные дороги должны быть отдельно. Это оправдано. На них необходим более высокий уровень обслуживания и выше качество работ, ведь это лицо страны. Если сегодня растворить их в среде территориальных, то нужды территории вполне способны поглотить проблемы Федерации. Конечно, финансирование сегодня нестабильно на всех уровнях, но федеральные программы строительства увязывают развитие всей сети, независимо от областных дорог, и в состоянии концентрировать средства там, где это необходимо, для поддержания пропускной способности всей системы автомобильных федеральных дорог.

Когда мы научимся работать строго по программам, без отвлечения денег и техники на затыкание «дыр», может быть, вернемся к этому вопросу. Пока же я считаю разделение на федеральные и территориальные дороги правильным, и в нашей ситуации это наиболее эффективный способ управления дорожным хозяйством. И региональная дирекция, и управление федеральной дороги, четко выполняя свои задачи, приносят пользу и стране, и области. Мы работаем в тесном контакте и хорошо понимаем друг друга.

— Это заметно, вы даже разговариваете, скорее как дорожник, а не как администратор.

— Когда есть живое дело, такое как строительство дорог, когда есть люди-профессионалы, увлеченные своим делом, с ними интересно общаться, интересно работать, вместе искать и находить оригинальные решения назревших проблем.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ДОРОЖНИК

Сергей Панюкин

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

...ПЛЮС СПОРТИВНАЯ ЗЛОСТЬ

ПРЕДИСЛОВИЕ

В спорте Сергей Васильевич толк знает, как-никак обладатель первого разряда по волейболу. И со знанием дела он объясняет мне отличие азарта от спортивной злости. Азарт сродни куражу, он появляется тогда, когда игра идет, когда все ладится, когда явно рискуешь даже на подачах, мяч пролетает в миллиметрах от сетки и попадает в единственный незащищенный уголок площадки соперника, куда ты, может быть, и не целил.

Злость — штука более драматичная. Это когда вдруг счет растет не в твою пользу, и надо пересиливать себя, но все же вырывать победу, как говорят, зубами. На характере выезжать. Такие победы помнятся дольше. Дело не в приятном счете, а в осознании того, что ты не слабак, смог преодолеть себя.

— И часто эту самую злость проявлять приходилось? — задаю вопрос.

— Не без того. Один раз, правда, слабину дал, чуть с профессией своей не распрощался. Дело прошлое...

ДЕЛО ПРОШЛОЕ

Панькин — из казацкого рода. Дед был станичным атаманом, пришлось ему повоевать и за красных, и за белых, в Великую Отечественную, хоть и был уже в летах, пошел бить фашиста и погиб. Воевал и отец, Василий Ильич. Причем начал с финской, а закончил японской. По полной программе отслужил, три медали «За отвагу» заработал. Люди знающие лишь по этому факту поймут, как служил солдат.

Разбил, значит, Василий Ильич врага и вернулся в свой родной колхоз, в Семикаракорский район, работать, четверых детей своих воспитывать. Сергей там школу заканчивал, оттуда поехал в Ростов, поступать в автодорожный техникум. Отучился неплохо, получил право на самораспределение и решил с четырьмя закадычными дружками махнуть куда-нибудь подальше. На БАМ, к примеру, где есть и романтика, и слава, и деньги...

Потому и поехали в Иркутск. Реальность оказалась не такой розовой, какой виделась из южного города, и вскоре Сергей Панькин остался из пятерки единственным, кто продолжил работать на производстве, мастером. Первый мост строил через речку Куда у села Хомутово. Потом была река посерьезнее — Лена. Горы, тайга, удаленность от основной базы 700 километров. Какая там романтика, если комары, болота, вечно сырые сапоги, непролазная грязь, если многие приезжают сюда не по зову сердца, а лишь в погоне за длинным рублем и поступают соответственно, не останавливаясь даже перед враньем, лишь бы получить навар.

Так поступил и водитель одного из лесовозов: совершил левый рейс, подставив при этом Панькина — мол, мастер в курсе был, сказал, что машина ему пока не нужна... Начальник управления Владимир Ефимович Степанов, что вполне естественно, молодого специалиста наказал, а тот положил на стол заявление об уходе. Степанов вызвал его к себе:

— Я так сужу, что дело вовсе не в лесовозе. Сдрейфил ты, повод подходящий нашел, чтоб дезертировать из нашей дыры, а признаться самому себе стыдновато в этом. Правильно?

Панькин промолчал.

— Только учти, Сережа, — продолжил Степанов. — Подобные поражения многим людям потом покоя всю жизнь не дают. Трудно человеку в дальнейшем состояться, если начинает он с отступления. Так что день подумай и завтра решишь, забирать заявление или нет. Больше времени дать не могу — работы много. И еще вот что скажу: не устраивал бы ты меня как специалист, этого разговора у нас не было бы...

— Не могу я с такими людьми работать, Владимир Ефимович!

— Если бы и я так рассуждал, один в тайге остался бы. А этот водитель, между прочим, как черт работать умеет, сегодня он тебя подставил, а завтра выручит...

На БАМе Сергей Васильевич работал до середины восьмидесятых. Там женился на красивой девочке-иркутянке Гале, приезжавшей в гости к тетке, работавшей поварихой у дорожников. Там родились их дети, Димка и Ольга. Там он заочно закончил Иркутский политехнический институт. Там учился работать с людьми, стал начальником дорожно-строительного управления.

Много позже, приехав сюда уже из Ростова на совещание, он попросил местных коллег дать ему машину. Промчался всего по одной дороге, гористой, петляющей. Семнадцатый километр, двадцать второй, двадцать пятый, двадцать девятый, сорок седьмой... Так часто стояли здесь мосты, построенные им.

НАЗНАЧЕНИЕ

Предложение возглавить коллектив, обслуживающий автомобильную дорогу Воронеж — Ростов-на-Дону, прозвучало для Панькина неожиданно. К тому времени он менее двух лет возглавлял Аксайское ДРСУ, осваивал новые для себя функции эксплуатационника, и успешно осваивал — управление было передовым в автодоре. И тут приехал кадровик из министерства: «Есть мнение, Сергей Васильевич, предложить вашу кандидатуру... Честно скажу, мы руководствовались в основном анкетными данными, и потом, на наш запрос просто отличную характеристику дал вам Шабуров, начальник Иркутского автодора. Мы ему верим. А предлагаем не только высокую должность, но и большие проблемы. Более того, скажу сразу: коллектив не желает видеть своим руководителем «варяга». Это вас не пугает?» — «Нет, у меня уже спортивная злость появилась. Буду считать, что у них есть фора, и постараюсь отыграться...»

Похоже, коллектив действительно был болен. Его больше мучил вопрос, что собой представляет новый начальник, чем состояние доро-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ги. Рождались слухи о жестком стиле работы Панькина, о том, что он наберет новую команду управленцев, а от старых кадров постарается избавиться. Такая версия вроде бы нашла подтверждение, когда Сергей Васильевич уволил по статье бухгалтера — женщину, славившуюся и даже гордившуюся тем, что могла прилюдно, в любой аудитории прибегать к ненормативной лексике.

— Вы хотите, чтоб мы тут все на поэтическом языке разговаривали? — спросили его после этого.

— Она не только ругалась, она была плохим профессионалом.

— Как это — плохим? Работала же она при старом начальнике...

— Так работать больше никто не будет!

Люди сели писать заявления «по собственному желанию» и жалобы на Панькина. О том, что он бесчувственный, не ценит опытные кадры, что грозит уволить всех, кто ему не по душе... Но шло время, а новый директор никого не увольнял. Мало того, стали происходить вообще удивительные вещи.

Одним из главных оппонентов Панькина был молодой специалист инженер Вячеслав Болдырев. Он тоже написал заявление об уходе. Произошло это как раз накануне аттестации, которую устроил Сергей Васильевич, дабы проверить уровень профессионализма подчиненных. «Вот ему и будет повод избавиться от неугодных, — шептались в коридоре дирекции. — Для этого ведь и придумал экзаменовку». Болдырев, уже уверенный в том, что его заявление подписано, нарочито стал отвечать на вопросы экзаменатора невпопад. И в конце услышал заключение Панькина: «Думаю, товарищ соответствует занимаемой должности. Есть предложение его аттестовать». «За что?» — вырвался у того нелепый вопрос. Панькин сначала рассмеялся, а потом уже вполне серьезно ответил: «За то, Вячеслав Иванович, что вы, как я убедился за время нашего знакомства, толковый инженер, дело свое знаете и любите, начальству в рот не заглядываете. Как лично ко мне относитесь — меня это заботит гораздо меньше. Я сюда пришел не для того, чтоб вам понравиться. Я пришел строить дорогу, и в этом, думаю, мы — единомышленники».

Болдырев, как когда-то, на БАМе, сам Панькин, порвал свое заявление об уходе. Ныне он главный инженер федеральной дирекции автодороги.

Остались на своих местах и многие «старые» кадры. Которые поняли: действительно нельзя жить давнишним багажом, лишь с оглядкой на то, что было раньше. И что требования Панькина — не каприз начальника, а жизненная необходимость. Для дороги — жизненная.

ДЕЛО НАСТОЯЩЕЕ

Болен был не только коллектив, но и сама дорога. (Почему такое случилось, об этом более подробно вы можете узнать из материала «В Москву для торгу», опубликованного в этом же номере журнала.) Для Панькина, конечно, ясно: лучше сшить новое платье, чем латать старое. Впрочем, это, понятное дело, всем дорожникам ясно. Но реконструкция примерно в два раза дешевле, чем строительство. В нынешней экономической ситуации есть ли место для выбора? Выход один: используя то, что имеем, спасать все-таки существующую трассу.

При помощи чего?

Именно при дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов-на-Дону создается центр внедрения новых технологий, единственный в европейской части России. Низкое качество битумов всегда было нашим бичом. Если на Западе заводы действительно выпускают битум, то у нас дорожникам оставались, грубо говоря, отходы нефтепереработки. Отсюда одна из причин недолговечности дорожного полотна. Сейчас ростовчане отказались от близких поставщиков из Волгограда, готовы покупать и перерабатывать более качественный битум аж из Ухты, что обходится на треть дороже, но зато удваивает срок службы дороги.

— У нас установлен первый в России эмульсионный смеситель, есть новый автогудронатор, так что готовимся переналаживать существовавшие до этого технологии, — говорит Панькин. — На качестве производимых работ обязательно скажется здоровая конкуренция среди подрядчиков...

В Чертково, к примеру, дирекция привлекает к обслуживанию трассы ПМК, раньше занимавшийся строительством сельских дорог. Профессионализм дорожников этой организации оказался выше, чем у работников ДРСУ, и им передано на постоянное обслуживание 40 км дорог.

Беда для дорожников — коварные южные зимы. Интенсивность движения на магистрали высока, и при внезапном снегопаде немедленно образуются транспортные пробки. Прошедшей зимой, к слову, на границе с Воронежской областью машины застыли на протяжении почти пятидесяти километров. Снегоуборочная техника есть, но как, скажите, ей работать, если трасса забита буксующими, зачастую развернутыми поперек полотна тяжеловозами? Водят «фуры» тут и турки, и греки, и иные представители тех стран, где снег раз в столетие выпадает, вот и не справляются с управлением. И аварийные ситуации создают, и дороги гробят.

Что предлагает для улучшения ситуации Панькин? Установить технологическую связь вдоль трассы. Тогда каждый водитель может получить информацию, на каком участке занос, пробка, и остановиться вовремя, так, чтоб не мешать дорожникам бороться со стихией. Этот опыт уже наработан в странах Скандинавии, Западной Европы, доказал свою эффективность, так почему же его не взять на вооружение в России?

Не все, конечно, нужно и можно копировать из-за границы. Открытым остается вопрос с организацией службы дорожной полиции. То, что она нужна, — это безусловно. Как обойтись без грамотного

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

регулирования движения на участках трассы, где идет ремонт? Преступления, совершаемые на дорогах, множатся, криминальной зоной становится и придорожная полоса со стихийными рынками, закусочными, здесь же промышляют рекетиры, проститутки...

Дорожная полиция существует в большинстве стран. В Италии, к примеру, она как бы с двойным подчинением: работает на дороги, а структурно относится к МВД. Поначалу такой принцип взяли за основу и ростовчане, «поставив» на содержание шесть инспекторов. Но деньги-то им платили дорожники, и форму покупали, и снаряжение, а вот командовали милиционерами отцы-командиры, и по своему же усмотрению могли посылать их на совсем другие объекты. Договор такого рода не устраивал дирекцию, от него пришлось отказаться. На нынешнем этапе, по мнению Панькина, самое разумное — создать свою службу охраны дорог. Правоту своих мыслей он готов доказывать и доказывает в любых кабинетах...

Любо-дорого смотреть на недавно построенные участки федеральной дороги. По такому покрытию не стыдно въезжать в двадцать первый век.

И потому вдвойне горько видеть на других отрезках трассы трещины и выбоины. Увы, есть еще в России плохие дороги.

Но уже есть и понимание того, что они — лицо державы, пульс ее экономики. И есть люди, которым действительно за свою державу обидно, и они пашут, засучив рукава.

Нет сомнений: дорога от Ростова на Воронеж в скором времени станет одной из лучших. На это настроен коллектив, возглавляемый С.В.Панькиным. А у директора есть и опыт, и трудолюбие, и свое видение путей выхода из критических ситуаций...

Плюс к этому — спортивная злость.

Николай ПРОКАЗОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

РАК ГОТОВИТСЯ К СВИСТКУ

Первые километры в направлении из Ростова на север напоминают картинную галерею. Одиночные и групповые «портреты» раков в самых разнообразных позах и ракурсах призваны заманивать проезжающих к продавцам этого живого товара. Торговцев на трассе столько, что невольно веришь рассказам о том, что привередливого рака находчивые коммерсанты давно приручили и разводят на рачьих фермах. А раз так, не за горами то время, когда рака и свистеть научат. Может, тогда проблемы дорожников разрешатся? Легко, как по мановению волшебной палочки, появится финансирование дорожного строительства, местные власти выстроятся в очередь за согласованием придорожных построек, а федеральная дорога «Дон» станет полностью оправдывать звание магистрали, предоставив для движения как минимум четырехполосный проезд с разделительной полосой и двухметровыми асфальтированными обочинами. В ожидании этих сказочных событий дорожникам сидеть не приходится. Каждый метр недоремонта, любое отставание от современных технологий и техники грозят отдалить счастливое будущее на еще более неопределенный срок.

КАК СЕБЯ ВЫСЕЧЬ?

Давно известную поговорку о том, что все дороги ведут в Рим, ростовские дорожники с полным правом могут поправить: на юге России все дороги ведут в Ростов-на-Дону. А уж здесь они, словно талые ручьи в реку, собираются в магистраль «Дон» и устремляются на север. Поэтому на участке Ростов — Новочеркасск, где ее состояние доведено до норм первой технической категории, пиковая интенсивность движения составляет до 36 тысяч автомобилей в сутки. Трудно поверить, что дорога, рассчитанная в среднем максимум на 7 тысяч автомобилей, выдерживает такую нагрузку, но своим существованием она доказывает это.

Нам довелось проехать по ней в конце марта, когда затянувшаяся в этом году зима все еще подбрасывала снежные «подарки». Несмотря на достаточно низкую температуру и значительную влажность, бригада ДРСУ-5 проводила ямочный ремонт. Нарушений здесь не было. Дело в том, что применение битумной эмульсии, выпуск которой налажен в Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов, позволило расширить рамки ремонтного сезона, а применение специальных машин для ямочного ремонта значительно ускоряет его проведение. Результаты говорят за себя сами. Для устранения ямочности на такой тяжело нагруженной дороге, как магистраль «Дон», достаточно двух недель весенней погоды. Причем проводится ремонт без прекращения движения, а держатся «заплатки» прочнее, чем окружающее покрытие.

Не успев как следует порадоваться хорошо отлаженной работе на ямочном ремонте, мы тут же, под Новочеркасском, столкнулись с проблемами капитального ремонта, начатого еще в 1991 году. Это строительство протяженностью 28 км должно было завершиться в 1996 году, но пока даже о пуске первого комплекса здесь говорят с большой долей неопределенности. Работы можно завершить быстро, но не при нынешнем финансировании. Бюджет года не утвержден, и потому подрядчику даже заготовку материалов вести нельзя. Вполне вероятно, что денег на окончание строительства не выделят, как тогда вернуть затраченное на материал? Поэтому пока на свой страх и риск работают лишь мостовики МО-10.

С подобными долгостроями связана еще одна проблема. Дело в том, что

Дорога не рассчитана на такую интенсивность.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

в этой местности невозможно пустить движение по другому маршруту. При реконструкции приходилось варьировать, направляя потоки транспорта то по одной, то по другой полосе. Фактически, несмотря на строительство, движение автотранспорта не прекращалось, хотя по действующему законодательству дорожники не имеют права разрешать эксплуатацию реконструируемого участка. Получается, что на самом деле первая очередь реконструкции находится в эксплуатации уже почти семь лет, но поскольку весь участок планируется сдать в эксплуатацию в этом году, то и нормативный срок службы будет отсчитываться с 1998 г. Получается, что, обеспечивая соблюдение государственных интересов в перевозке грузов, дорожники сами себя «высекли».

Другой пример подобной несуразицы — лесопосадки. Деревья, высаженные когда-то самими дорожниками, в этой степной зоне прижились плохо, и лесополосы из защитных превратились скорее в декоративные. Теперь, прокладывая новую полосу движения, приходится вести вырубку этой посадки и за каждый срубленный ствол платить. Что это, как не элементарная перекачка федеральных средств в местные бюджеты? Неужели подобные вопросы с учетом существующей программы озеленения федеральных дорог нельзя решить на какой-то компенсационной основе?

ИМЕТЬ ИЛИ НЕ ИМЕТЬ?

Все дальше в глубь ростовских степей убегает асфальтобетонный «Дон». Как в прежние времена к одноименной реке, тянутся к нему люди. «Кормятся» от дороги, кто как может. Торговля, гостиницы, пункты питания, автосервис и автозаправочные станции... Казалось бы, должны коммерсанты и позаботиться о «кормильце», как заботились в давнюю пору казаки о Доне-батюшке, санкционируя лов рыбы, сельхозработы в пойме и многое другое. Но не тут-то было.

Вячеслав Болдырев.

Что такое в дорожном фонде тысяча рублей в год за согласование торговой точки? Капля в море. Меж тем суммы, получаемые от коммерции в придорожной полосе, огромны, и отчисления от них на содержание дорог можно удесятерить, разрешив заниматься этими делами дорожным организациям. Но законодательной базы под такую форму работы не существует, как не существует и твердой законодательной базы о согласовании строительства.

Как пояснил главный инженер Федеральной дирекции автодороги Воронеж — Ростов-на-Дону Вячеслав Болдырев, по последнему, еще доперестроечному, постановлению правительства, вне городской черты, на подходах к столицам республик и областным центрам с населением свыше 250 тысяч человек, согласование необходимо в 150 м, на подходах к населенным пунктам с населением до 250 тысяч человек — в 100 м, на остальных участках — в 50 м от границы полосы отвода. Но местные власти предпочитают не разыскивать подобные документы, а пользоваться соображениями сиюминутной выгоды и пополнять местный бюджет, раздавая землю без согласования с дорожниками. Так, к примеру, в районе города Шахты, на том месте, где по существующему проекту должна пройти трасса двухуровневой развязки, администрация строит капитальную АЗС. Придет пора строительства, и вновь потребуется тратить дорожные деньги на перенос этого объекта...

За городом Шахты самый ходовой придорожный товар — уголь. В условиях безденежья многие шахты вместо зарплаты предлагают рабочим расчет собственной продукцией, и им ничего не остается, как продавать его вдоль дороги. Это, считается, еще хорошо. Другое дело, когда шахта закрывается, и безработные шахтеры ищут возможность заработать. Одни делают это, разворовывая оборудование, цветной металл, — даже с дороги можно увидеть подъездные железнодорожные пути с пустыми, без силового кабеля, столбами. Другие ищут новые способы заработка, небезынтересные и дорожникам. В частности после закрытия шахт остается без работы и мощная, с очень серьезным оснащением и опытом работы спасательная служба.

Горноспасатели предлагают организовать их силами службу спасения на дороге. Она представляла бы собой две машины — реанимационную и техническую помощь с полным набором инструментов — и пять человек спасателей. Два поста в условиях «кустового», нелинейного расположения федеральных дорог Ростовской области полностью перекрыли бы эту территорию с учетом «золотого» часа — времени, в течение которого пострадавшему должна быть оказана медпомощь, иначе он из раненого может превратиться в мертвого.

Это разумное предложение дорожники готовы поддержать обеими руками, но... есть классификатор по ремонту и содержанию дорог. В нем среди мер по обеспечению безопасности дорожного движения нет даже упоминания о возможности создания подобных подразделений. Тем не менее дорожники настойчиво ищут пути решения проблемы. Есть даже предложения по финансированию новой службы за счет средств, получаемых от деятельности поста весового контроля. В Федеральном дорожном фонде эти деньги бесследно растворяются, не составляя и мельчайшей доли процента, а здесь они могли бы спасать человеческие жизни.

Сам пост весового контроля установлен в Каменске-Шахтинском три года назад. Тогда он был единственным в России. Сейчас, конечно, весами оснащены многие дороги, но организация работы везде разная. Ростовские дорожники считают свой вариант самым удачным. Они заключили с батальоном ГАИ Ростовской области договор на обслуживание, по которому 30 процентов собираемых средств поступает в ГАИ, а 70 идет в Федеральный дорожный фонд. Автоинспекция взяла на себя все расходы по содержанию, техническому обслуживанию и программному обеспечению поста весового контроля. Она обновляет и усовершенству-

Ямочный ремонт ведет ДРСУ-5.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ет оборудование. Сейчас, например, в компьютере фиксируются не только все возможные параметры транспортного средства, но и остается цветная фотография каждого автомобиля с номерным знаком. На дискетку входит 30 тысяч снимков, которые сотрудники МВД могут использовать и уже использовали для оперативно-розыскных мероприятий. Ведут гаишники и работу по выявлению объездных путей. Любопытно, что у водителей уже изымались карты с обозначенными путями объезда весовых постов. Люди ко всему приспосабливаются, лишь бы не платить за нарушение, хотя цена нарушения и ущерб, причиненный дороге, несоизмеримо выше платы за ненормативные нагрузки. Может быть, косвенно знание того, что эти деньги будут направлены на спасение пострадавших в ДТП, добавит сознательности «уклонистам». Впрочем, вопрос о том, иметь или не иметь службу спасения, еще не решен, и польза от установки поста, конечно, в другом. Перевозчики теперь стремятся поменять свои прицепы и полуприцепы на многоосные, чем снижают нагрузки. Дороге, конечно, легче, хотя это лишь временное облегчение. Покрытие здесь не жесткое, оно работает в зоне упругих колебаний. Когда осевые нагрузки разнесены, покрытие срабатывает и восстанавливает исходную форму. Если же осевые нагрузки рядом, как на том же КамАЗе, оно не успевает срабатывать, деформируется сильнее и в результате — колейность, ямочность и прочие беды, справиться с которыми может только новое асфальтобетонное покрытие с полимерными добавками и поверхностной обработкой. Оборудование для его производства у ростовских дорожников находится в завершающей стадии испытаний.

УЗЕЛОК ЗАВЯЖЕТСЯ — УЗЕЛОК РАЗВЯЖЕТСЯ

В Каменске-Шахтинском, который долгое время был резиденцией Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов, завязался прочный узел новой техники и технологий, позволяющих на самом достойном уровне «развязывать» дорожные проблемы. На базе бывшего «придворного» ДРСУ-4 и прежде испытывали новое оборудование, а в последние годы его вообще оснастили по последнему слову отечественной техники. Впрочем, назвать эту технику отечественной можно лишь с натяжкой, поскольку в ней достаточно много зарубежных деталей и технологий. Но дело не в этом, а в том, что здесь не принято ругать российских машиностроителей. Напротив, сделана попытка внедрять изготовленное ими оборудование, постепенно доводя его до ума.

Пост весового контроля — с компьютером не поспоришь.

Скорее всего, если бы появилась возможность свободного выбора, дорожники приобрели бы отлаженные зарубежные машины; с другой стороны, если в счет финансирования предлагается новая техника, почему бы ее не испытать?

Из механизмов, полученных таким образом, прижились без переделок «Тройки» да лицензионные «Роско». Что же касается эмульсионной установки завода «Дормаш» и комплекса по приготовлению мытого кубовидного щебня завода «Дробмаш», то над ними пришлось и еще приходится работать. После расформирования Отраслевого фонда развития дорожного машиностроения оказалось, что довести до конца работы по внедрению новой техники стало некому. В результате, хотя испытания прошли успешно и была получена продукция, соответствующая ГОСТам, техника не имеет полнокомплектной документации, она не зарегистрирована, не сертифицирована. После первой попытки сертифицировать эмульсионную установку, дорожники получили 83 замечания. Претензии разные: от несущественных, таких как необходимость окраски лестницы вместо черного красным цветом, до серьезных, требующих конструктивных переделок. Например, было указано, что держать открытыми баки для перемешивания воздухом кислоты, эмульгатора и других составляющих опасно. Пришлось конструкторам завода перерабатывать смесительный узел. Были сложности и при монтаже. Строительную часть выполняли специалисты предприятия-изготовителя — верхнеуфалейского завода «Дормаш». Они же монтировали баки и трубопроводы. Венгры, прибывшие для монтажа своей части совместного предприятия — емкостей под кислоту, автоматики и общей наладки сразу же потребовали частично переделать эти трубопроводы и установить на них два битумных фильтра.

Не меньше пришлось поработать и с дробильно-сортировочным комплексом завода «Дробмаш». Несмотря на то, что в прошлом году получили 1000 кубометров качественного, мытого кубовидного щебня, обнаружили, что на паспортные данные по производительности установка не выходит. Выявили и другие слабые места. Заводчане без слов приняли акт о недоработках и внесли конструктивные изменения. В частности установили новый ротор, новую первичную конусную дробилку, новые транспортерные ленты.

И машиностроителям, и дорожникам жизненно необходимо, чтобы новая техника скорее получила законную «прописку» и хоть какой-то авторитет. А раз есть общий интерес, то есть и надежда, что внедрение будет доведено до конца и тогда остается одно — ждать финансирования, которое, будем надеяться, случится раньше, чем засвистят ростовские раки.

Обход Новочеркасска.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

СЛАВОЙ СЫТ НЕ БУДЕШЬ

Прежнее громоздкое название управления Главдорстроя Минтрансстроя СССР и сегодня, после перемены названий, служит надежной рекомендацией любому подрядчику, тем более такому, как СУ-869 АО «Дондорстрой». До 1985 года это управление ежегодно строило по 30 и реконструировало по 20 км магистральных дорог. Но прежней славой сыт не будешь. Сейчас оно перебивается по сути дела случайными заработками. Из коллектива в 600 человек осталась треть, да и те в большинстве находятся в отпуске без содержания. Почему силы предприятия, способного выполнять с высочайшим качеством самые ответственные дорожно-строительные работы, остаются невостребованными? Это можно объяснить общей экономической обстановкой в России. Однако есть и конкретные причины, о которых рассказывает начальник СУ-869 заслуженный строитель России Виктор ГОРОБОВСКИЙ.

Трест «Дондорстрой» был создан в 1956 г. в результате расформирования дивизии инженерных войск. Один из ее батальонов превратился в СУ-869, которое с тех пор занималось исключительно строительством магистральных федеральных дорог и аэродромов.

Сегодня от некогда мощнейшего треста осталось три управления в Ростовской и одно в Волгоградской области. С распадом СССР три других управления, оснащенные лучшей техникой и работавшие на реконструкции дороги Москва – Симферополь, оказались вместе со всей оснасткой за границей, на Украине. Остатки треста стали акционерным обществом. Впрочем, от изменения статуса лучше не стало. Объемы резко упали, да еще пришлось «делиться» ими с коллегами.

Наше и волгоградское управления, как более сильные, могли бы существовать в то время отдельно от треста. Желание такое возникало не раз. Но это было бы не справедливо. Чем виноваты наши коллеги, что им в свое время давали меньше техники, объемов? Сейчас заказы нашим подразделениям в Багаевке и в Семикаракорске настолько мизерны, что им не прожить. Бросить их было бы, наверное, непорядочно. С другой стороны, прежние связи треста немаловажны при получении заказов. Иногда «подбрасывает» работу корпорация «Трансстрой». Правда, вести дорожные работы в отрыве от наших баз мы не можем, поэтому за пределами области выполняем только земляные работы, благо техники для этого достаточно.

В результате, взвесив все «за» и «против» раздельного ведения хозяйства, мы на совете директоров приняли решение остаться всем в рамках АО. Коллективно больше шансов выстоять в нынешней системе хозяйствования, если, конечно, это можно назвать системой.

На первых порах перестройки нам было особенно тяжело. Несмотря на довольно высокий рейтинг, мощную технику, отлично оснащенную лабораторию, мы все время проигрывали в торгах. Повсюду декларировалось повышение качества, но на деле этому вопросу отводилось мало места. Все определяла низкая цена. Мы же не могли снижать цену именно из-за того, что никогда не умели строить с качеством ниже эталонного. Это не пустые слова. Работали мы только на магистральных дорогах, а требования там всегда были на порядок выше обычных. Например, если другие организации области только начинают применять минеральный порошок, то мы без него никогда не выпускали продукцию. Если все пользуются стандартными, заводскими смесителями, то наши дооборудованы галереями фракционной подачи материалов самого высокого качества с обязательным предварительным дозированием. Установлены на АБЗ и особые битумоплавилки. В целом можно сказать, что себестоимость основных фондов значительно увеличивала цену.

В последние годы ситуация изменилась. Вопросам качества действительно стали придавать огромное значение, и сегодня мы не только участвуем в торгах, но и выигрываем их. Вот только сами торги теперь стали редкостью. Работы в области много, да нет денег. Сегодня мы даже строим, заранее рассчитывая на вероятность прекращения финансирования. Так, ведем работы на 30-километровом участке дороги Ростов – Баку. Делаем за счет существующих обочин и отсыпки земполотна уширение проезжей части с 7 до 15 м. Строительство не только экономически необходимое. В нем и политический вопрос. Это направление идет в Краснодарский край, славящийся своими дорогами, и участок реконструкции, граничащий с «соседом», как бы лицо области. Важное строительство, но строим очень медленно. Сколько денег появилось, на столько работаем. Уже три года открыто движение по нижнему слою основания асфальтобетонного покрытия. Такой поворот событий мы предвидели и потому уложили основание из заполненного крупнозернистого асфальтобетона.

Трудно просчитать ситуацию на несколько ходов вперед, но мы научились это делать. Предприятию надо жить, и потому в лице заказчика – Федеральной дирекции автодороги Воронеж – Ростов-на-Дону мы нашли надежного партнера, способного помочь. Благодаря ему мы смогли оснаститься современной иностранной техникой, на 60 процентов обновили транспорт. От него же получаем и основные заказы, и заявки на работы, которых прежде не выполняли, но теперь рады и им. Это, например, замена барьерного ограждения, работы по содержанию дорог, прочие разовые заказы.

Работать с другими заказчиками в нашей области – дело неблагодарное. Был у нас небольшой участок по выпуску фундаментных блоков, продавали товарный асфальтобетон. Только за прошлый год на 5 млрд неденоминированных рублей продали. Только денег этих так и не увидели. Дело в том, что нас решением губернатора области обязали помочь Ростову, а об обязательности оплаты никто не подумал. В результате все комбинаты благоустройства города работали на нашем асфальтобетоне, который даже при использовании на ямочном ремонте держится не менее 5 лет. А в итоге сейчас мы сами должны многим организациям. «Капают» штрафные санкции, не на что приобрести запчасти, нечем выдать зарплату...

Трудно в таких условиях предсказывать будущее. Все надежды связаны с созданием Региональной дирекции № 8. Усилится внимание правительства к федеральным магистральным дорогам, появится финансирование, тогда мы вернем себе славу основных подрядчиков. Вот только доживем ли до этого?

Записал Николай ВАСИЛЬЕВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Сергей ПАНЬКИН,
директор Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов-на-Дону,
заслуженный строитель России;
Виктор ГЕЙМОР,
начальник технического отдела дирекции
кандидат технических наук,
доцент

ШАГ В БУДУЩЕЕ

С каждым годом растет интенсивность движения автотранспорта на дорогах. Соответственно растет потребность в средствах для поддержания дорог в надлежащем состоянии. Но экономическая ситуация в целом в стране не позволяет выделять на дорожные работы необходимые финансовые ресурсы. Как результат из-за систематического недоремонта происходит их ускоренный износ.

Так, из 707 км дорог, находящихся на балансе Федеральной дирекции автодороги Воронеж — Ростов-на-Дону, 540 км, или 76 процентов, требуют реконструкции и ремонта. На 314 км, то есть на 47 процентах, прочность дорожной одежды ниже требуемой.

Такие серьезные повреждения покрытия, как колейность и выбоины, появились даже на дорогах I категории. Переломить сложившуюся тенденцию и довести транспортно-эксплуатационные параметры дорог, и в первую очередь покрытий, до требуемых величин, повысить их долговечность возможно, только внедряя эффективные материалы, технологии, совершенные высокопроизводительные машины и механизмы.

ПОЛИМЕРБИТУМНОЕ ВЯЖУЩЕЕ

Одной из важнейших проблем, влияющих на качество асфальтобетонных покрытий и особенно на их долговечность, была и остается проблема качества битума. Для улучшения его свойств предлагались различные способы, например, использование поверхностно активных веществ, модификаторов и т.д. В России применение модифицированных битумов и в том числе полимербитумных вяжущих (ПБВ) сдерживалось в основном по следующим причинам:

— отсутствие дешевых модификаторов;

— отсутствие надежного современного оборудования для приготовления ПБВ;

— упрощенческий подход к проблеме получения ПБВ;

— стремление решить задачу без специального оборудования и без учета мирового опыта;

— ограниченность финансовых ресурсов;

Федеральная дирекция дороги Воронеж — Ростов-на-Дону сумела решить проблему получения ПБВ на самом современном технологическом уровне.

В 1997 г. была получена и смонтирована установка по приготовлению ПБВ, изготовленная заводом № 345 (Министерства обороны РФ) совместно с фирмой «Массенца» (Италия).

Основным агрегатом этой установки является мощная коллоидная мельница с двигателем 160 кВт. Наличие такой мельницы позволяет получить ПБВ без предварительного растворения модификатора. Весь процесс получения ПБВ осуществляется в автоматическом режиме в течение 40 минут. Производительность установки, обслуживаемой двумя рабочими, — 10 т ПБВ в час. Она предназначена для получения ПБВ с применением порошкообразных и гранулированных модификаторов. При несложной модернизации на этой установке можно применять и жидкие модификаторы.

Установка также позволяет получать не только ПБВ заданного состава, но и полуфабрикаты, состоящие в основном их трех компонентов: модификатора, индустриального масла и небольшого количества битума. Этот полуфабрикат можно перевозить на большие расстояния и затем получать на местах потребления ПБВ требуемого состава. В качестве модификатора был принят дивинил-стирольный термопласт — ДСТ-30-01, выпускаемый заводом «Воронежсинтезкаучук».

Технологический процесс состоит из следующих операций:

— загрузка битума БНД 60/90 в мешалку при температуре 150 — 160°С;

— загрузка индустриального масла И-20 в мешалку при температуре 110 — 130°С;

— перемешивание битума и индустриального масла при температуре 150 — 160°С в мешалке;

— загрузка ДСТ в мешалку и перемешивание с битумом и индустриальным маслом;

— размалывание смеси всех компонентов в коллоидной мельнице;

— контроль качества ПБВ;

— выгрузка ПБВ на склад готовой продукции.

Результаты лабораторного анализа полученного ПБВ и полимерасфальтобетона на его основе показали, что эти материалы соответствуют требованиям нормативных документов и по своим основным параметрам значительно превосходят битум и асфальтобетон.

В дирекции полученное ПБВ было использовано для устройства поверхностной обработки и приготовления мелкозернистой полимерасфальтобетонной смеси. В 1997 году приготовлено 350 тонн ПБВ, выпущено около 4000 тонн полимерас-

Донецкая областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

фальтобетонной смеси, сделано 7 км поверхностной обработки и 5 км верхнего слоя покрытия.

При устройстве поверхностной обработки, как показывает опыт, желательно применять такие новинки дорожной техники, как автогудронатор СДК-100 (г.Иркутск) с автоматической системой контроля розлива вяжущего вне зависимости от скорости движения и 12-тонный каток ДУ-100 (г.Рыбинск) с пневматическими гладкими шинами. Эта техника позволяет существенно повысить качество работ.

Накопленный опыт строительства верхнего слоя покрытия и устройства поверхностной обработки из полимерасфальтной смеси позволяет утверждать, что применение ПБВ не усложняет технологию производства работ. Напротив, строители отмечают хорошую укладываемость и уплотняемость смесей.

Однако следует отметить, что сам процесс получения и использования ПБВ требует высокой квалификации ИТР и рабочих, высокой культуры производства и строгого соблюдения технологической дисциплины.

В целом применение полимерасфальтобетона позволяет увеличить срок службы покрытий в 1,5 – 2 раза по сравнению с асфальтобетонными и получить значительный экономический эффект.

КАТИОННЫЕ БИТУМНЫЕ ЭМУЛЬСИИ

Процесс применения катионных битумных эмульсий начался с монтажа эмульсионной установки, изготовленной заводом «Дормаш» (г.Верхний Уфалей) совместно с венгерской фирмой «Building Machine Trade Ltd» (г.Дебрецен) и АО «Мосавтодор и партнеры» (г.Москва).

Для приготовления эмульсий применялись отечественные и зарубежные эмульгаторы.

Технология приготовления эмульсий состоит из следующих операций:

– подготовка компонентов (битума, воды, эмульгатора и других материалов);

– приготовление водного раствора эмульгатора в мешалках;

– приготовление эмульсии в коллоидной мельнице и одновременное перекачивание ее на склад готовой продукции.

Приготовленные катионные эмульсии в полной мере соответствовали требованиям ГОСТа. Они широко применялись на ямочном ремонте и, в порядке эксперимента, для поверхностной обработки. На ямочном ремонте они использовались в агрегате «Роско-200» производства США. Применение этой машины позволило снизить трудоемкость работ при ямочном ремонте более чем в 3, а себестоимость – в 2 раза. Обследования сделанных покрытий показали, что и после года эксплуатации они находятся в хорошем состоянии.

Битумные эмульсии можно применять в самых различных видах строительных работ, причем они по сравнению с битумом имеют целый ряд преимуществ. При использовании эмульсий удлиняется строительный сезон – можно работать уже при плюс 5°С. Розлив эмульсии допускается проводить на влажную поверхность. В большинстве видов работ она не требует подогрева и за счет этого экономится 40 процентов энергии. К тому же эмульсия распределяется более тонким слоем, а это позволяет снизить расход материала на 30 процентов.

КУБОВИДНЫЙ ЩЕБЕНЬ

Сегодня уже никому не надо объяснять значение поверхностной обработки, но чтобы выполнять ее качественно, необходимо применять вместо обычного мытый кубовидный гранитный щебень.

Для организации производства кубовидного щебня в ДРСУ-4 в г.Каменск-Шахтинский была смонтирована специальная дробильно-сортировочная установка, изготовленная заводом «Дробмаш» (г.Выкса).

Эта установка, имеющая в своем составе роторный гранулятор, позволяет получать мытый кубовидный гранитный щебень следующих фракций: 5 – 10 мм, 10 – 15 мм, 15 – 20 мм и отсев – 0 – 5 мм.

Проверка качества получаемого щебня показала, что щебень содержит незначительное количество пылеватых и глинистых частиц. Содержание частиц лещадной формы всего 4 – 12 процентов, а кубовидной формы – 90 процентов. Применение такого щебня для поверхностной обработки позволяет существенно повысить качество работ. В частности при устройстве поверхностной обработки появилась возможность довести коэффициент сцепления покрытия до 0,62.

Федеральная дирекция автомобильной дороги Воронеж – Ростов-на-Дону планирует расширить масштабы работ по применению эффективных материалов и прогрессивных технологий. Предусмотрено применение битума, эмульсий, ПБВ и полимерасфальтобетона всеми предприятиями, работающими на объектах дирекции.

В целях создания условий для успешного выполнения всего комплекса работ (строительство, реконструкция, ремонт, содержание) на современном техническом уровне переоснащаются лаборатории предприятий, расширяются связи с проектными и научно-исследовательскими организациями. Проводится значительная работа по повышению квалификации кадров.

На снимках:
Установка по приготовлению ПБВ.
Эмульсионная установка.
Поверхностная обработка на магистрали «Дон».

Вологодская областная универсальная научная
www.booksite.ru

Николай РУДАКОВ,
заместитель директора Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж - Ростов-на-Дону

ПОГИБШИХ БУДЕТ МЕНЬШЕ

На федеральных дорогах Ростовской области ежегодно совершается более 540 ДТП. В них погибают около 160 человек и свыше 730 получают ранения. Поэтому, несмотря на наметившуюся в последние годы тенденцию к снижению аварийности, обеспечение безопасности на дорогах остается одной из главных проблем дирекции. К сожалению, только благими намерениями здесь не обойтись.

Самое эффективное средство устранения аварийности — это, конечно же, улучшение состояния дорог. По данным диагностики, проведенной Ростовским филиалом РосдорНИИ, на 398 км федеральной сети недостаточен коэффициент сцепления, на 370 км — неудовлетворительна прочность дорожной одежды.

Наша основная федеральная дорога «Дон», имеющая важнейшее стратегическое значение, хотя и соответствует всем требованиям к магистральным дорогам, давно уже не устраивает потребителей как по транспортно-эксплуатационным показателям, так и по уровню безопасности. Фактическая интенсивность движения на ней в 1,5 — 2 раза превосходит нормы дороги второй категории.

То же самое наблюдается на дороге Ростов — Таганрог — граница Украины. Там фактическая интенсивность движения перекрывает допустимую в 1,3 раза. Проведение работ по ремонту, реконструкции и доведению до норм первой технической категории этих двух направлений позволило бы ликвидировать 72 процента участков концентрации ДТП. Все они происходят по самой простой причине: по двухполосной дороге с «потолком» пропускной способности в 7 тысяч автомобилей движутся 12 тысяч и более транспортных средств. Это означает, что движение происходит либо колоннами, либо постоянно «в обгон». Потому у нас основной вид аварий — до 57 процентов — это лобовые столкновения при обгоне. При хорошем раскладе устранить причину может только четырехполосное раздельное движение. Но, зная ситуацию с наполняемостью наших дорожных фондов, об этом остается только мечтать. Поэтому главной задачей для себя мы ставим ликвидацию очагов аварийности. На всей федеральной сети определено 163 участка концентрации ДТП.

Среди них особое внимание привлекают мосты и путепроводы. Из 79 таких объектов на магистральных федеральных дорогах области 19 находятся в неудовлетворительном состоянии. В основном это мосты, построенные в 1950 — 1970 годах с габаритом 7 и 8 м.

Первоочередная потребность во всех дорожных работах определена в программе «Повышение безопасности дорожного движения на федеральных автомобильных дорогах Ростовской области на 1998 — 2000 гг.». Общий объем финансирования для снижения риска ДТП и приведения транспортно-эксплуатационных показателей федеральных дорог в соответствие интенсивности и составу движения составляет 165200,53 тысячи рублей в ценах 1991 г. Не надо быть провидцем, чтобы утверждать, что если эти средства не будут выделены, то разрушение дорог в ближайшие 2 — 3 года примет необратимый характер и на их восстановление потребуются десятикратные усилия.

Необходимо отметить, что для обеспечения безопасности есть и другие способы работы, которым не уделяется должного внимания. Одной из основных задач Закон «О безопасности дорожного движения» и федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в России» предусматривают пропаганду комплекса мер по снижению аварийности. У себя в области мы пытаемся это делать через средства массовой информации, такие как телекомпания «Дон-ТР», радио «Дон-экспресс», газеты «Молот», «Вечерний Ростов», «Пресс-Криминал», «Репортер», «Рабочая трибуна» и другие. Но этого явно недостаточно. Необходимо привлекать центральное телевидение. Почему благодаря рекламе в России каждый знает все о женской гигиене, о пепси, жевательной резинке и ничего не знает о безопасности дорожного движения? Все элементарно: регулярно крути заставку о пользе ремня безопасности, и 30 из 100 процентов не пристегнувшихся погибших водителей были бы живы. На этот счет есть достоверные научные исследования.

Или возьмем соблюдение скоростного режима. На подавляющем большинстве российских дорог разрешенная скорость — не более 90 км в час. Но кто ее соблюдает? У нас даже нет автотранспортного средства, которое не могло бы двигаться быстрее. Значит, надо внедрять в сознание необходимость выдерживать именно разрешенную скорость. Не помогает? Давайте установим на автомобилях приборы, регистрирующие ее. Как свидетельствуют объективные данные, если бы соблюдался скоростной режим, больше половины погибших остались бы живы.

Еще один способ спасения человеческих жизней, лежащий на поверхности, — это создание бригад помощи пострадавшим в ДТП. Дирекция добивается от Федеральной дорожной службы финансирования на эти цели. Ведь всем известно, что, окажи пострадавшему в ДТП своевременную медицинскую помощь, около 30 процентов погибших были бы живы.

Не менее важно для обеспечения безопасности и создание особых подразделений дорожной полиции или милиции по охране федеральных автомобильных дорог. Эта сфера сейчас не контролируется никакими силовыми структурами. Например, только за март этого года с дороги исчезли 20 указателей. С началом дачного сезона разворовывание знаков дорожной обстановки еще больше усилится. А ведь их сохранность тоже относится к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Создание такой службы быстро окупит себя. Например, мы потратили значительные средства на установку 36 новых современных красивых автопавильонов. Но нашлись «хозяева», которые в половине из них молотами повыбивали всю оцинкованную сталь. Если бы существовала служба охраны дорог, этого не случилось бы и не пришлось бы тратиться на восстановление павильонов.

Словом, только комплексный подход к проблеме безопасности дорожного движения способен изменить ситуацию в лучшую сторону. Причем нужна не декларация этих мер, не новые законы и постановления, а конкретные действия по воплощению в жизнь давно известных способов обеспечения безопасности дорожного движения.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир УГЛОВ,
директор СевкавгипродорНИИ,
кандидат технических наук,
заслуженный строитель России

НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Северо-Кавказский регион, несмотря на небольшую в масштабах России площадь, характеризуется огромным разнообразием природных условий: от засушливых степей Ставрополья и болот Прикаспийской и Приазовской низменностей до оползневых районов Ставропольского нагорья и хребтов Большого Кавказа. Разнообразны и климатические условия, в которых работают изыскатели Северо-Кавказского филиала ГипродорНИИ: жара и пыльные бури летом да морозы с ураганным ветром зимой в степях Ставрополья, капризная погода высокогорий Кавказа и субтропики Черноморского побережья. Специфика региона заставляет учитывать как природные, климатические и геологические, так и национальные особенности народов Кавказа. Сейчас издавна непростые политические отношения в кавказских республиках обострились до предела, и работать стало намного сложнее. Тем не менее мы находим общий язык с любым заказчиком. Этому способствует высокое качество наших проектов, тщательный подбор и подготовка специалистов, использование современной техники, технологий, а также громадный опыт изыскательских и проектных работ.

За 55 лет существования СевкавгипродорНИИ по нашим проектам построены или реконструированы практически все основные дорожные артерии региона. Немало сделано и в последние годы. Кроме традиционных экономических обоснований, проектирования различных дорог и сооружений, все чаще приходится выполнять проекты реконструкции мостовых переходов, разрабатывать бизнес-планы платных автомобильных дорог, проводить диагностику и паспортизацию автомобильных дорог, обследование мостов и путепроводов.

В прошлом году Северо-Кавказский филиал совместно с Воронежским и Московским филиалами ГипродорНИИ и датской фирмой «Cowi» выиграл тендер по ремонту мостов и путепроводов на автодороге Москва — Челябинск. Он будет осуществлен на средства займа Международного банка реконструкции и развития.

Немало мы поработали и на ликвидации последствий чеченских событий. В 1995 — 1996 годах была разработана документация на восстановление 23 мостов и 256 км дорог в Чечне. Сейчас там же ведется проектирование мостового перехода через Терек на автодороге Гудермес — Щелковская. Выполняем и заказы других республик — Ингушетии, Дагестана. Заказчикам хорошо известны наши технические возможности.

Для обеспечения современного уровня изысканий филиал приобрел электронный тахеометр «Geodimeter-610M», позволяющий вывести на новый уровень качество выполнения топо-геодезических работ и совместно с программным комплексом «Gip+» выполнять проектирование на цифровой модели местности.

Большое внимание филиал уделяет получению достоверных результатов по инженерно-геологическому обследованию. Для этого, кроме традиционных буровых работ, широко используются методы статистического зондирования и электропрофилирования грунтов. В 1998 году в СевкавгипродорНИИ появилась единственная в регионе портативная сейсмостанция, позволяющая определить границы различных грунтов, их прочностные характеристики, глубину заложения фундаментов и наличие деформаций в них. Это особенно необходимо при проектировании мостов, путепроводов и других сооружений на дорогах.

Следуя требованиям жизни, поставившей широкомасштабную задачу ремонта и реконструкции мостов и путепроводов, в филиале организована и оснащена оборудованием группа обследования мостов. Работы по паспортизации и диагностике дорог выполняет группа обследования дорог. Эта группа, используя современное оборудование, выполняет полный комплекс работ по определению геометрических параметров дороги, прочности дорожной одежды, ровности и шероховатости покрытия.

Использование новой технологии производства проектных, топо-геодезических и инженерно-геологических работ потребовало переобучения сотрудников филиала. Не всем старым сотрудникам хватило сил, способностей и желания для работы в новых условиях, с ними пришлось расстаться, невзирая на прошлые заслуги. Думая о завтрашнем дне, мы проводим кропотливую работу по подготовке молодых специалистов. Начиная с 4-го курса, наиболее способные студенты дорожного института Ростовского государственного строительного университета, желающие специализироваться в проектном деле, проходят практику в СевкавгипродорНИИ, осваивая современную технологию проектирования.

В 1994 году Федеральный дорожный департамент выпустил хороший документ — «Концепция совершенствования проектно-сметного дела в современных условиях». Но концепция — это не руководство к действию, и заказчики не обращают на нее внимания. Считаю, что Федеральная дорожная служба должна продолжить начатое и дать указания всем, кто связан с дорожным комплексом, руководствоваться этим документом в повседневной деятельности.

Там, к примеру, отражен и вопрос обеспечения техникой. Почему за счет средств Федерального и территориальных дорожных фондов эксплуатационные организации могут приобретать технику, включая даже легковые автомашины, а мы, такие же подрядчики, нет? Из-за этого дорогостоящие, но остро необходимые буровые установки проектные организации практически не в состоянии приобрести.

Вызывает возмущение и сложившееся в отрасли отношение к подготовке кадров. Казалось бы, проектировщик в первую очередь должен перенимать новое и передовое. Что он заложит в проект, то и будет реализовано.

Так почему же при планировании учебы дорожников про проектировщиков забывают? Своих средств нам на поездку и обучение не хватает. Невольно вспоминаются времена Минавтотранса и Минавтодора, когда все было отлажено и о нас не забывали.

Транспортная развязка на 5-м км обхода г.Ростова-на-Дону построена по проекту СевкавгипродорНИИ

Вологодская областная универсальная научная библ
www.booksite.ru

КАВКАЗ — ДЕЛО ТОНКОЕ

Региональная дирекция создана, но существует ли она на деле? О проблемах становления нового органа управления федеральной дорожной сетью Северо-Кавказского региона, о достоинствах и недостатках Региональной дирекции № 8 размышляют за «круглым столом» журнала «Автомобильные дороги» специалисты Федеральной дирекции автомобильной дороги (ФДАД) Воронеж — Ростов-на-Дону.

***Валерий Иванович ШЕВЧЕНКО**, первый заместитель директора ФДАД.* В августе 1996 года федеральной дирекции были переданы полномочия Региональной дирекции № 8. Основной задачей был определен контроль за целевым использованием федеральных денег, взаимодействие с территориальными дорожными и налоговыми службами по сбору налогов. Мы объездили все регионы, повстречались с первыми лицами, с начальниками налоговых инспекций, с руководителями казначейств, с председателями правительств и их заместителями. Составили совместные документы, протоколы совещаний по улучшению взаимодействия в части сбора налогов в Федеральный дорожный фонд, подготовили материалы и вышли с предложениями о рассмотрении крупных недоимщиков на коллегии ВЧК.

В результате нашей работы обстановка постепенно стабилизируется. Улучшился сбор налогов, перестало расти число недоимщиков.

***Александр Николаевич КЛОЧКОВ**, начальник отдела развития дорог ФДАД.* Но каких трудов это стоило! Вначале нас воспринимали в штыки. Зачем, мол, нужна новая структура, какая-то непонятная надстройка. Лишь в последнее время, к концу прошлого года, отношение поменялось. Руководители почувствовали, что мы можем не только осуществлять контроль, но и помогать. Они сами стали обращаться к нам за советами, за поддержкой.

***Виктор Федорович ГЕЙМОР**, начальник технического отдела ФДАД.* Фактически Региональная дирекция № 8 существует и работает. Но юридически ее нет. Все функции дирекции выполняют пять человек, входящие в штат Федеральной дирекции автодороги Воронеж — Ростов. Сейчас они накопили огромный справочно-статистический материал и полностью владеют информацией о положении дел. У них есть и стратегические сведения по результатам диагностики, и оперативные. Они активно участвуют в планировании дорожных работ. Но все это делается за счет средств и ресурсов федеральной дирекции, за счет энтузиазма, личных контактов и обаяния сотрудников отдела развития сети.

Из ФДС требования и указания для региональной дирекции идут сплошным потоком, но под эти требования по сути нет ни нормативной, ни правовой базы. Раз уж начали создавать цепочку ФДС — региональные дирекции — субъекты Федерации, так доведите дело до конца. И надо-то немного. Все расставил бы по местам приказ ФДС о переименовании нашей организации в региональную дирекцию с приданием ей функций Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов.

А.КЛОЧКОВ. Это надо было делать с самого начала. Ведь здесь, на Кавказе, статус организации, руководителя имеет достаточно большое значение. Более того, даже внешние атрибуты очень важны. Первые поездки в республики мы совершали на «девятках», которые традиционно используются у нас в качестве служебных машин и неизменно попадали впросак: для кавказцев представительской машиной может быть только «Волга». Конечно, это мелочи. Главная беда — в неопределенности статуса, в том, что мы с нашими делами и идеями вынуждены как бы навязываться регионам. Ведь намного проще и экономически грамотнее было бы не ездить и не повторять одно и то же в 10 регионах, а собрать в одном месте всех руководителей и одновременно поставить конкретные задачи. Пока на это у нас нет полномочий. И даже сейчас, когда люди почувствовали, что мы можем решить какие-то вопросы, к нам приезжают не первые лица, которые могут на месте принять решение, а их заместители и главные инженеры. Процесс подготовки нормативных документов по региональным дирекциям обязательно надо ускорить. Сейчас их официально созданных пять и четыре, как мы, «с полномочиями». Это означает, что, как и у нас, у них нет штатного расписания, что приходится подключать к работе специалистов федеральной дирекции автомобильной дороги, причем практически на общественных началах. Конечно, для ФДС экономический эффект от совмещения есть. Нет расходов на транспорт, на помещение, бухгалтерию, даже на содержание аппарата не надо тратиться. И против этого трудно возражать. Опыт работы показал, что у нас в регионе такая форма существования вполне приемлема, но ведь должна быть логическая последовательность вещей. Региональная дирекция должна быть над дирекциями автодорог, а не в их составе.

***Вячеслав Иванович БОЛДЫРЕВ**, главный инженер ФДАД.* Но одного статуса для полноценного функционирования региональной дирекции все-таки недостаточно. Для выполнения задач от сбора налогов до контроля качества работ нужно финансирование. Компьютерные программы, статистика, технология выполнения различных видов работ — все это требует вложения средств. Нужен персонал, фонд оплаты труда,

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

нужны свои лаборатории, рабочие помещения. Все средства, вложенные в региональные дирекции, дадут колоссальную отдачу уже в ближайшем будущем. Нужно только расширить ее функции. К примеру, дать право координации развития новой техники и технологии. Ведь то, что хорошо для Сибири, может нам не подойти, а то, что сделали в Краснодарском крае, надо немедленно распространить на весь регион. Сейчас это решается через Москву, но разве оттуда реально охватить всю Россию?

***Геннадий Алексеевич ТИМОФЕЕВ**, главный механик ФДАД.* Такие вопросы, безусловно, должны быть в ведении региональной дирекции. Прежде, в начале перестройки, можно было обойтись своими силами. Мы тогда получали финансирование для приобретения техники и могли эффективно тратить средства на нужные нам механизмы. Сейчас все аккумулируется в ФДС, откуда при незнании наших внутренних потребностей порой дают не то, в чем мы нуждаемся. За примером далеко ходить не надо. Получили три «Тройки». Хорошая, мощная, современная снегоуборочная техника. Но мы предпочли бы истратить те же деньги на десяток обычных КДМ, нам они нужнее.

В.БОЛДЫРЕВ. Это касается не только техники. Идет централизованная поставка дорожных знаков, криволинейного бруса, краски, пластика. Определены заводы, с которых мы обязаны получать эти материалы. Но почему нужно везти все откуда-то с севера, если то же самое можно приобрести у нас под боком с меньшими затратами и по меньшей цене? На ростовском химзаводе «Импульс» на австрийской линии выпускается пленка, термопластик, краска. Зачем связывать нам руки? Объекты выставляем на торги, чтобы снизить цену, а обстановку вынуждены приобретать в других регионах, невзирая на возможность снижения стоимости. Может быть, есть смысл в наделении региональной дирекции правом хозяйственного ведения?

В.ГЕЙМОР. В любом случае надо расширять полномочия и брать «под крыло» дирекции некоторые структуры. Это касается, например, вопроса подготовки кадров. Сейчас ФДС выделяет средства только на повышение квалификации кадров, работающих в аппарате. А как учить остальных? Да и нам незачем ехать в МАДИ, с тем же успехом можем пройти обучение на дорожном факультете Ростовского университета, где есть специалисты не хуже московских. Есть в регионе и масса других средних и высших учебных заведений, есть Каменский учебный центр для подготовки рабочих. Мы аккредитовали эти центры, составили договоры обучения, программы. Но финансирования нет, и в результате мы их просто «надули». Этот вопрос обязательно надо передавать в региональную дирекцию. Тогда мы сможем с привлечением краснодарских учебных заведений готовить квалифицированные кадры любого уровня для всего Северного Кавказа.

В.ШЕВЧЕНКО. Другой вопрос — диагностика. Из 4,8 тысячи федеральных дорог региона большая часть у нас значится как «прочие». Они почти не обследованы. Никто не делал диагностики, а то, что мы увидели там, позволяет сделать один вывод: эти дороги мы теряем. Но вопрос диагностики не в нашей компетенции и не в наших финансовых возможностях, хотя есть у нас и соответствующая техника, и специалисты. В интересах государства, я думаю, будет правильно, если ФДС передаст эту сферу региональным дирекциям.

То же касается и контроля качества. Остро необходима организация на Северном Кавказе независимой лаборатории. Нам не важно, в чьем подчинении или чьим филиалом она будет. Важно сформировать идеологию исследований здесь, при региональном центре, а лаборатория пусть дает объективную информацию. Есть потенциал, есть база, есть специалисты высочайшей квалификации, с учеными степенями, нет только решения. Создание такой лаборатории позволит оперативно решать вопросы контроля качества и координации научно-внедренческих работ.

А.КЛОЧКОВ. Наши предложения не означают, что мы хотим создать собственный мирок и вариться в нем. Связи с центром у нас прочные и отлаженные. Вопрос в целесообразности тех или иных функций. Их подсказывает элементарная логика: все, что сейчас делает для нас Москва, идет с отставанием по срокам. Это касается и ис-

ОПТИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ УСТРОЙСТВА РЕГИОНАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ:

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

следования материалов, и внедрения новой техники, и разработки документов. Так пусть фундаментальные научные и стратегические управленческие задачи решаются в Москве, но вопросы прикладной науки и тактики управления будут эффективнее и с меньшими затратами решаться отсюда, из регионального центра.

В.БОЛДЫРЕВ. Естественно, при расширении функций в региональной дирекции должно быть определено четкое штатное расписание. Пяти управленцам, которые ведут сегодня всю работу, не под силу справиться со всем объемом. Они увязнут в сумасшедшем потоке бумаг, статистической отчетности и прочей корреспонденции. Одни отписки на эти бумаги полностью съедят время. К сожалению, уже приходилось слышать мнение о том, что создание региональных дирекций — это способ обеспечения работой чиновничьего аппарата и что затраты на их создание как раз и есть нецелевое использование средств. Но то, что сделали за полтора года пять человек в составе федеральной дирекции автомобильной дороги для всего региона, для справедливого освещения положения дел, переоценить трудно.

А.КЛОЧКОВ. От подобных обвинений дела региональной дирекции защитят себя сами. Только она может решить глобальные задачи сегодняшнего дня: удешевление строительства дорог при дефиците денежных средств и увеличение срока службы автомобильных дорог. В рамках Северо-Кавказского региона дирекция может решать вопросы ценообразования. Почему в соседних областях один и тот же материал стоит поразному? Мы в регионе сумеем с этим разобраться и сработать в сторону удешевления. Поможем решить вопросы отношений между заказчиком и подрядчиком, наладим на местах действенный контроль за качеством работ и применяемых материалов.

В.ШЕВЧЕНКО. Пока что, пожалуй, самым важным итогом работы региональной дирекции можно назвать наведение порядка в планировании. На основе визуального осмотра и дефектных ведомостей проделана значительная работа, точно отразившая состояние сети федеральных дорог Северного Кавказа. Результаты работы вынесены на карту и понятны даже неспециалисту. На ней обозначены «больные» объекты, потребность дорог в ремонте, распределение сумм выделяемых субвенций и дотаций. Дополнительная, уточняющая информация содержится в пояснительных записках и таблицах. По этим данным, потребность всех дорожных организаций Северного Кавказа составляет 3,7 млрд рублей. Региональная дирекция тщательно проанализировала ситуацию на местах и после многочисленных обсуждений, учитывая дефицит денежных средств, определила и отстаивает другую сумму — 2,6 млрд рублей. Это остро необходимые средства для поддержания дорог в нормальном состоянии, и обязательность их выделения мы будем доказывать и отстаивать во всех инстанциях. Если сумма уменьшится вполовину, а мы знаем, что реальная цифра выделяемых средств находится в пределах 1,4 млрд, то в самом коротком времени будет обвал: федеральные дороги тогда не удержать. Правительство просто обязано найти деньги на дороги. Сегодня не стоит надеяться на увеличение финансирования дорожного строительства только за счет альтернативных источников. Поступления от платных дорог, от освоения придорожной полосы не составят и 3 процентов. Поэтому нужны реальные меры по увеличению собираемости налогов, кредиты, займы, облигации — все, что угодно, но дороги Северного Кавказа надо удержать. Для этого уже сегодня необходимо обратить внимание на самый важный показатель — долговечность, которая зависит от качества применяемых материалов и технологии работ. Это, конечно, несколько увеличит себестоимость строительства, но вместе с тем продлит срок службы в 1,5 — 2 раза и в конечном счете позволит получить значительный экономический эффект.

«ТЕМНЫЕ НОЧИ» ПОДРЯДНЫХ РАБОТ

Из 2000 погонных метров мостов, введенных в прошлом году на федеральных дорогах России, десятая часть (221 м) пришлась на долю Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов-на-Дону. В свою очередь более половины этого объема построено ростовской мостостроительной фирмой ТОО «Домос». Об удивительном «взлете» этого предприятия, начавшемся «с нуля» в 1991 году и потеснившем на рынке подрядчиков такие солидные, хорошо оснащенные и авторитетные организации, как МО № 10 и МСУ-8, мы уже рассказывали («Автомобильные дороги» № 12 за 1996 г.). Сегодня секретами того, как удается стабильно работать в наше нестабильное время, делится директор ТОО «Домос» Вячеслав Вацлавович ОРЛОВСКИЙ.

Вячеслав Орловский

Основная беда всех подрядных организаций — необязательность заказчиков в оплате выполненных работ. Поэтому надежность заказчика — это главный фактор в полноценном существовании организации. Нашей удачей или, точнее, результатом огромной подготовительной работы стало сотрудничество с Федеральной дирекцией автодороги Воронеж — Ростов, руководители которой умеют выполнять свои обязательства. Выиграв торги, мы построили и сдали им без замечаний уже два моста. Один длиной 65,9 м, габарит — 24 м через реку Лихая на 951-м км автодороги Москва — Ростов, другой длиной 80 м габаритом 24 м через реку Кагальник на 38-м км автодороги Ростов — Баку. Сейчас ведем работы по строительству моста через реку Эльбузд на 41-м км автодороги Ростов — Баку. Сотрудничество с федеральной дирекцией надеемся развивать и дальше, но наши мощности позволяют работать и «на стороне».

Опыт и авторитет, накопленные «Домосом» за шесть лет успешного освоения рынка мостостроения в Северо-Кавказском регионе, позволили нам принять участие в международных торгах на ремонт моста через реку Мацеста в городе Сочи. Объект очень сложный и

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Реконструкция моста в Сочи

очень интересный. Достаточно упомянуть, что построен он был в 1939 году по проекту знаменитого архитектора Щусева. Он органично вписался в окружающий ландшафт, но время берет свое.

Тогда, 60 лет назад, мост рассчитывали, естественно, на нагрузки 30-х годов. Тем не менее обследование показало, что несущие конструкции в состоянии выдержать и сегодняшние нагрузки благодаря высокому качеству бетона. А вот проезжую часть предстоит усилить и облегчить, сняв многочисленные ремонтные слои асфальта. Чтобы представить объем работ, упомяну, что на проезжей части было поставлено 58 тысяч штук анкеров, объединяющих новую плиту усиления со старой плитой проезжей части.

Мы уже выполнили более 40 процентов работ, скоро откроется проезд по обновленному мосту, останутся только работы по восстановлению фасада. Но, как это ни удивительно для нас, наш заказчик — Федеральная дорожная служба оказался также подвержен российской «болезни» — необязательности.

Расклад не в нашу пользу. Выполнили работ на 7,9 млн, затратили при этом 4,9 млн, а получили лишь 2,7 млн руб. И это при том, что подписанный контракт устанавливает конкретный срок получения денег.

Было бы наивным полагать, что при таких условиях в России могут быть предприятия, обладающие свободными средствами. Что получается у нас? Впервые за время существования «Домоса» пошла задержка с выплатой зарплаты на 2 месяца. Бывает, конечно, и хуже, но почему на это надо равняться? Мы же не можем, к примеру, не вовремя уложить бетон, сорвать сроки строительства, так почему должны спокойно относиться к «небольшой» задержке с зарплатой? Продолжение этого вопроса — в расчетах с субподрядчиками. Нечем заплатить за вагон изопласта, за поставку деформационных швов, нечем рассчитаться за товарный бетон, за тротуарные блоки, не на что привлечь специалистов на фасадные работы. И все это проблемы наши, подрядчика. А как же заказчик? Почему он, создавший эти проблемы, остается в стороне? Кому выгодна его безответственность? Ведь для установления порядка надо немногое.

Обратите внимание, с какой педантичностью и скрупулезностью работает налоговая инспекция, до последней точки соблюдая условия и пунктики параграфов. Неужели сложно организовать такой порядок в службах заказчика? На мой взгляд, достаточно в строительный договор в законодательном порядке внести только одну строку: **«Заказчик несет полную ответственность за своевременную оплату»**. И все встанет на свои места. По большому счету, именно от этого страдает экономика России, от этого гибнут предприятия, способные создавать ценности, строить на века.

Объективности ради стоит сказать о том, что если закрыть глаза на несвоевременность оплаты, в организации работы у иностранного заказчика есть чему поучиться. На объекте в Сочи постоянно находятся представители Гипростроймоста и итальянской фирмы СПЕА. За две недели до начала любых видов работ мы обязаны получить разрешение на их проведение. При этом идет строгий входной контроль. Если применяем материал, он должен быть сертифицирован в России. Если привлекаем субподрядчика, у него должны быть все лицензии. Если укладываем бетон, обязательно соблюдаем все параметры. Требования касаются даже того, что раньше считали мелочами. Кому-то эта необходимость постоянных согласований и четкая регламентированность работ может показаться ненужной бюрократией, но мы на собственном опыте убедились, насколько такой подход дисциплинирует, повышает качество и культуру производства.

Строительство моста через реку Эльбузд.

Специально для ремонта этого моста нам пришлось искать и покупать оборудование, которым теперь будем пользоваться постоянно. В частности приборы для полевых лабораторных испытаний; оборудование для гидроразрушения бетона под высоким давлением.

Все у нас есть для нормальной, полноценной работы. Был бы еще порядок в сфере заказчика — и Россия давно забыла бы о кризисе, который при нынешней ситуации может не закончиться никогда.

Записал Николай ВАСИЛЬЕВ

Измерение осадки конуса бетона

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ВИКТОР СМИРНОВ: «НЕ ВСЕ ИЗМЕРЯЕТСЯ КИЛОМЕТРАМИ»

Не увидеть в Ростове Ворошиловский мост через Дон — это как побывать в Москве и не заметить Останкинскую башню. Не зря его называют визитной карточкой города и во всех буклетах, фотоальбомах обязательно представляют как одну из достопримечательностей донского края.

Так вот, наряду с другими мост этот строил монтажник Виктор Петрович Смирнов. Вернее, в те далекие годы был он монтажником мостоотряда, а ныне — заместитель начальника ДРСУ-5.

С ним и встретился наш нештатный корреспондент Александр ПУПКОВ.

— Виктор Петрович, живет в сердце чувство радости, когда видишь плоды свой работы? Тот же мост, ту же дорогу?

— Мост на Ворошиловском, кстати, не единственный, и новый Аксайский мы с товарищами возводили, и Александровский... Но у дорожников настолько коллективный труд, что нет даже смысла говорить об авторстве исполнителей. Та же дорога: ну не скажешь же, что вот этот метр я укладывал, а следующий — мой товарищ, к примеру. А приятно не само созерцание, а то, что вот уже столько лет и мост надежен, и трасса не рушится. Нормально, значит, работали.

— Вы коренной донец?

— Да, в Целинском районе родился, это недалеко от Ростова. Семья большая была, пятеро детей. Отец погиб на фронте, в сорок третьем, выживать непросто было. Мама в колхозе работала, мы ей все помогали по мере возможности. Колоски на полях собирали, хозяйство вели. После школы поступил в дорожный техникум... В общем, обычная биография, ничего особого в ней нет.

— И с тех давних лет вы трудитесь только в пределах области?

— Да нет, пришлось попутешествовать. Распределение после учебы я получил в Минск. Срочную служил на Новой Земле и там по профилю, так сказать, был задействован. После службы в Сочи попал: мы там укрепляли морской берег. Но в основном, конечно, работал здесь, на возведении мостов, строительстве и эксплуатации федеральной дороги.

— И сколько получится, если сложить все построенные вами километры?

— Никогда этого не подсчитывал. Да и потом, все ли можно километрами измерить? Иногда ведь и метр дается такой ценой, что... Вот надвигали мы мост в Александровке. Доставляли пролет к месту на понтоне, три дня сопровождали его вместе с начальником мостоотряда Георгием Ивановичем Былло. Представляете, каково это — громадную железную конструкцию по воде сплавлять? При октябрьском ветерке с дождем. И мы все эти три дня готовились к той операции, которая возлагалась именно на нас. Предстояло как можно быстрее разобрать временные опоры, притопить понтоны и посадить пролет в гнезда — проделать ювелирную операцию с многотонной деталью! Подобной практики ни у кого из нас еще не было. Мы выполнили все в кратчайшие сроки, но были мокрыми от пота. Так вот, разве те погонные метры пролета можно считать просто метрами?

— Виктор Петрович, говорят, вы дважды были начальником этого же ДРСУ...

— Правильно говорят. В последний раз я ушел с этой должности в прошлом году, когда подоспел пенсионный возраст. Были торжественные проводы... В общем, все как надо получилось. А вот десять лет назад меня снимали со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Я по служебной лестнице через ступеньки не прыгал, все прошел: был техником, мастером, главным инженером, а когда закончил заочно институт народного хозяйства, стал начальником ДЭУ, потом ДРСУ.

Зимы у нас на юге в основном мягкие, но бывают такие годы, что снег дома по крыши заметает. Причем это в одну ночь произойти может. Так и произошло в декабре 86-го. Бросили мы на расчистку дорог все имевшиеся силы, но при таком интенсивном снегопаде, конечно же, пробок на трассах избежать не смогли. И чиновник из облисполкома на мою и свою беду тоже застрял. Все он, конечно, понимал — стихия есть стихия, — но попробовал все же с шоферами договориться, чтоб его вроде как вне очереди вытащили. А шоферы на язык, сами знаете, какие, да и начальство в лицо не признали. Обложили его... И я уже на следующий день, как говорится, расстался с креслом.

— А как же опять в нем оказались?

— Тогда, если помните, демократические преобразования доходили до того, что коллектив сам выбирал себе руководителя. И вот осенью 87-го у нас объявили свободные выборы. Большинство поддержало меня. И я еще девять лет был начальником ДРСУ.

ОБЫКНОВЕННАЯ ИСТОРИЯ

Биография Сергея Александровича Ананьева самая обычная. До призыва в армию трудился в колхозе, после службы закончил дорожный учебный комбинат в Каменске, стал автогрейдеристом. Случилось это двадцать три года назад.

Могло и не случиться, не повстречай Ананьев Людмилу, работавшую в ДРСУ бухгалтером. Тогда и пришло решение: если вместе идти по жизни, то что мешает вместе работать?

Двадцать три года... Людмила Николаевна по-прежнему верна своей специальности, Сергей Александрович — своей. Может водить любую дорожную технику, в том числе и импортную — она сейчас совсем не редкий гость в управлении. Впрочем, «водить» — слово в данном случае не точное. Баранку крутить, наверное, многие сумеют, но так классно, ювелирно работать, как делает это Ананьев, может далеко не каждый механизатор. Потому Сергея Александровича чаще других называют лучшим по профессии.

Сергей Ананьев.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

КАК МНЕ НА ОРЕХИ ДОСТАЛОСЬ

Говорят, за директором Ростовского автомобильно-дорожного техникума Александром Даниловичем Будницким надо ходить по пятам с блокнотом и записывать все веселые истории, которые он... нет, не сочиняет, а создает. Он автор таких розыгрышей, которые нарочно не придумаешь. Один из них и записан со слов Александра Даниловича.

Когда у человека нет чувства юмора, это уже смешно. Над ним, конечно, всегда можно позубоскалить, но иногда это против тебя же возвращается. Шутка твоя тебе в лоб бумерангом и стукнет.

Был со мной такой случай.

Приехали как-то в Москву на совещание руководители учебных заведений отрасли. Днем — напряженная работа, вечером — по традиции собираемся в одном гостиничном номере чаи гонять. К чаю кто что из чемоданов вытаскивает: сибиряк — медвежатину, южанин — аджику, северянин — грибочки...

А от донского казака чего ждут? Леща, естественно, или другой какой рыбы. Но я в тот раз дома что-то закрутился, не успел на рынок сбегать, и уже в столичном магазине купил нарезку то ли нерки, то ли горбуши... В общем, чего-то такого, что в наших водах даже не водится. Ценники с вакуумной упаковки содрал, небрежно на стол подаю:

— Собственного засола, — говорю.

Ну, товарищи шутку оценили, заулыбались...

Сидим, значит, чаи гоняем. И, естественно, о наболевшем говорим. О работе. Как бы дневное совещание продолжаем. На совещании том шла речь о финансовой нашей несостоятельности. Кто ни выступал, тот и говорил, что не хватает денег ни классы оборудовать, ни профессуру со стороны на лекции приглашать. До меня просто очередь не дошла, а то и я бы прибавил свой голос к коллективному плачу.

Но за столом-то чего плакать? За столом веселиться надо. Вот собравшиеся и начали меня поддевать: мол, тебе, Данилыч, хорошо, тебе безденежье не грозит, ты, слышали, профиль училища поменял, твои учащиеся теперь рыбой торгуют...

Ну как же мне шутку не поддержать? Каюсь, говорю, коллеги, но это же мера вынужденная, действительно совмещаю сейчас учебный процесс с торговой деятельностью, рыбартель организовал, еще пару месяцев бредни потягаем — компьютерный класс оборудуем по последнему слову!

А у нас в компании был один товарищ... не хочется называть его по имени, чтоб не обидеть... Пусть он Колей будет, так рассказывать легче. Специалист он хороший, но вот с юмором у него проблемы. Ест он, значит, мою нарезку, головой восхищенно крутит: эх, говорит, Данилыч, повезло тебе, у воды живешь, а у меня — тайга со всех сторон, в тайге денег не заработаешь. Не валить же лес... Местным лесорубам и то работы едва хватает. Коля, отвечаю, да я бы и в тайге деньги нашел. Кедровые бы орешки стал продавать, они же в европейской части нарасхват идут!

Ну, поговорили, посеминарили, разъехались по домам... Дня три проходит, и вдруг меня поднимает с постели ночной звонок. Я спросонья едва понял, что это Коля звонит. Друг, говорит, прости, забыл, что у нас с Ростовом большая разница во времени, вспомнил об этом, только когда номер набрал. Вопрос у меня к тебе срочный: ты как продукцию реализуешь?

О разговоре за чаем я и забыл уже, да и разве вспомнишь о нем, когда тебя в три часа утра поднимают? Стою с трубкой дурак дураком, ничего сообразить не могу. А Коля мое молчание по-своему понял. Соображаю, говорит, коммерческую тайну выдавать не хочешь, но хоть намеком скажи, как рыбу продаешь-то? Через какие структуры? Боюсь, говорит Коля, если просто на улицу студентов торговать выведу, бандиты на меня наедут, они же у нас все под своей «крышей» держат!

Мне бы рассмеяться, объяснить коллеге все, как есть, но характер у меня такой... Да и потом, зло берет, что разбудили в три ночи. Ищи, отвечаю, оптовиков, договаривайся с проводниками поездов дальнего следования, в Звездный запрос сделай: может, космонавты захотят с собой в полеты кедровые орехи брать...

Утром новый звонок, уже на работу. Данилыч, кричит Коля, во-первых, у меня нет телефона Звездного, если ты туда свою рыбу пристраивал, то скажи, к кому конкретно обращаться, а во-вторых, объясни, где ты вакуумную упаковку достаешь. В ней ведь орехи никогда портиться не будут...

Я сделал вид, что связь прервалась, бросил трубку и попросил с междугородкой меня в тот день не соединять.

Вы думаете, на том история закончилась? Как бы не так!

Через некоторое время опять я еду на совещание в Москву, на сей раз везу лещей... Но до них дело не доходит, поскольку прямо с поезда попадаю я в зал заседаний. Выступают, значит, мои коллеги, и тут Коля слово просит. На полном серьезе говорит, что не намерен скрывать передовой опыт, что ждет не дождется осени, когда кедрач поспеет, и будет совмещать учебный процесс с коммерческим. Его из президиума осадили: о чем вы, мол, товарищ, говорите? За такой «опыт» наказывать надо... А Коля: «Так ростовчан же не наказываете, а там при техникуме даже рыболовную артель образовали...»

Мало того, что я ахнул, так еще и начальство слова Коли на заметку взяло: «Это как понимать, это с чьего разрешения, это что за безобразие?..» Я, естественно, даже руками замахал: нет у нас никакой артели! А Коленька пояснения вносит: я же сам, мол, кету в вакуумной оболочке пробовал, отличный засол!..

Слава Богу, хоть начальство знало, что кета в Дону не водится, а то бы не так со мной поговорило. В тот день все смехом закончилось.

Смех смехом, а суть в чем, улавливаете? Что историю эту породило? Безденежье наше проклятое. Вот и делайте сами вывод: то ли комедия произошла, то ли трагедия.

МОРСКИЕ КОРАБЛИ НА СЕВЕРСКОМ ДОНЦЕ

На снимке: Александр Буханцов и его «эскадра».

Их строит инженер УПТК из Каменска-Шахтинского Александр Буханцов. Первые макеты красавцев-лайнеров, выполненные руками Александра, появились в его квартире, когда он учился еще в пятом классе. С годами увлечение не проходило, лишь совершенствовались и усложнялись модели...

А.Буханцов поддерживает творческие связи со многими людьми, родственными ему по духу. Кстати, в отца пошел и старший сын, Евгений. Он занимается резьбой по дереву, камню. Сфотографировать его наш фотограф не смог, поскольку парень проходит сейчас службу в рядах морских пограничников.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Иван ТРОФИМОВ

«В МОСКВУ ДЛЯ ТОРГУ...»

1. Ровесница династии Романовых

Трудно сказать, когда появились на Дону вольные, живущие лишь по своим правилам, не ориентирующиеся на указы сверху люди. Более достоверно известно лишь то, что первое упоминание о них относится к середине четырнадцатого века. Летом 1549 года в Москву к Ивану Грозному прибыл гонец от ногайского князя Юсуфа со следующей депешей: «Наши люди в Москву шли для торгу, а осенью, как шли они назад, ваши казаки севрюки, которые на Дону стоят, пришли на них... и куны взяли».

Читателю тут, наверное, все понятно, может быть, за исключением слова «куны». В Киевской еще Руси мех куницы имел значение денег, позже «куной» стали называть основную часть денежной единицы, составлявшую в разное время разное дробное значение гривны. Но нас в депеше, однако, должно заинтересовать другое. Почти полтысячелетия назад, значит, с Кавказа на Москву шла торговая дорога, и товары по ней переправлялись знатные, поскольку казаки слыли людьми небедными и дрались лишь за стоящие трофеи.

Торговали ли сами казаки с Москвой? Сам царь отвечает на этот вопрос в письме к Юсуфу: «Те разбойники живут на Дону без нашего ведома, а от нас бегают».

Ногайский князь таким ответом не удовлетворен, и шлет в Москву очередного гонца: «Нехто Сары-Азман словет, на Дону в трех и в четырех местах города поделали... и людей стерегут да разбивают».

И опять мы владеем интересной информацией. Узнаем первое «запротоколированное» имя донского атамана — Сары-Азман — и то, что на Дону есть города. В последующих документах доходят до нас и их названия: Аксай, Раздоры, Митякин, Манычский... Города уже не могут снабдить себя только натуральным хозяйством, следовательно, они имеют экономические, то бишь торговые отношения с теми, кто владеет иным видом продукции. С кем конкретно?

Думается, лукавил Грозный в письме к Юсуфу. Казаки, конечно, «за зипунами» походы устраивали, то бишь грабежами занимались, но ведь и южные границы наши защищали так, как никто другой. Так что, как бы сейчас сказали, был он с казаками мысленно вместе, воинственный их пыл ценил высоко, хоть и не прочь был перековать вольный дух в холопское сознание. Так что торговые дороги шли от Дона-батюшки к центру России.

Официально это признал первый царь из династии Романовых — Михаил. Он назвал казаков «великим войском, народом союзным, неподвластным» и грамотой жаловал им беспошлинную торговлю. Торговать казакам было чем. Вкус донской рыбы не сравнится ни со вкусом волжской, ни днепровской, и хоть цена ее была красна, но шла нарасхват. Кроме рыбы, числились «товарами к жизненным запасам принадлежащими» донские хлеб и скот.

Внешняя же южная торговля была причиной создания города Ростова-на-Дону. В конце 1749 года императрица Елизавета издала указ об утверждении в устье реки Темерник таможни: «для сбора по тарифу и внутренних пошлин с привозимых из турецкой области и увозимых из России за границу товаров». Вокруг таможни выросло слободское поселение, здесь начали строить крепость для защиты гарнизона и назвали ее именем Дмитрия Ростовского.

Первый начальник Управления Воронеж — Шахты — Ростов-на-Дону Ф.С. Андрианов.

Товары из Ростова занимали главные павильоны на Урюпинской ярмарке, являвшейся третьей по значимости в Европейской России (богаче были только Макарьевская и Коренная).

Потянулись от порта и к нему не только водные, но и сухопутные дороги. Самые широкие — на север, в сторону столицы. Федерального, так сказать, значения...

2. Шлях как он есть

До Великой Отечественной войны «черные» дороги, правда, в малом количестве и пусть невысокого качества, но все же появились даже на сибирских просторах России. А тут, в центре Европы, асфальтом еще не пахло, и добирались от Дона до Москвы накатанными степными полосами, как говорят на Юге, шляхами. Парадокс? Не совсем. Грунтовка на донских землях какая-никакая, а все ж дорога, летом тверда, как камень, от дождей просыхает быстро. А вот попробуй по такой в краю тюменских болот порули...

Словом, за строительство трассы от Ростова-на-Дону до Воронежа взялись только в начале шестидесятых. Вполне возможно, и еще погодили бы, но изменилась интенсивность движения, изменился парк машин, а потяжелевшую технику донская грунтовка уже не держала.

Понимаете ситуацию? Она сродни той, если бы морской лайнер зашел в реку. Вроде и есть вода, да не поплывешь, надо срочно углублять русло, ориентируясь на осадку корабля.

Надо срочно строить дорогу, ориентируясь на автомобиль, который уже сошел с заводского конвейера... Вот и было принято решение: конструкцию дорожной одежды рассчитывать под нагрузки до 6 тонн на ось, ширину земляного полотна ограничить 12 — 15 метрами, а проезжей части — 7,5 метра. Нередкими были участки II — III категории, без укрепительных полос. О перспективах развития автомобильного транспорта речь при этом, понятно, не шла. В

АРХИВАРИУС Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

завтра мы тогда смотрели лишь с абстрактной колокольни: когда построим коммунизм, когда догоним и перегоним Америку... А перегонять ведь предстояло в том числе и по такой вот узкой проезжей части, и по не приспособленным к повышенным нагрузкам покрытиям. Да плюс к этому — старые технологии, несовершенная дорожная техника, некачественные материалы, что подешевле да поближе к руке. Реально ли было выиграть такую гонку?!

Продолжатель его дела — Т.Г. Шутов.

Так и начали строить дорогу, которой заранее была уготована короткая жизнь.

Но сразу же надо сказать: виной тому был фактор политический, экономический, а не профессиональный. Дорожники делали все от них зависящее, чтоб справиться с поставленной задачей — за пять лет проложить асфальт от Ростова-на-Дону до Воронежа.

3. Сорок сверху, семьдесят снизу

Этот почти военный приказ доверили выполнять военному человеку — Федору Степановичу Андрианову. Выпускник Саратовского автомобильно-дорожного института 1941 года, он в звании техника-лейтенанта вместе с дипломом получил предписание отбыть в Монголию, где строил такие автомобильные дороги, по которым могли бы пройти танки. Не народное хозяйство братской страны требовало того — военное время обязывало.

По возвращении в Россию Федор Степанович занимает различные должности в системе Главного управления шоссейных дорог НКВД, потом МВД СССР, в апреле 1956 года становится начальником УШОСДОРа Амурской области, с января 1961 года приезжает сюда и возглавляет Управление дороги Воронеж — Шахты — Ростов-на-Дону. Начинает все, можно сказать, с нуля, но к 1966 году рапортует: 500 км автотрассы проложены, план перевыполнен.

По словам знавших его людей, он был трудоголиком, даже без острой на то необходимости мог сутками не отлучаться с трассы, талантливым управленцем, ибо развернуть на пустом месте такую стройку и за такой срок сможет далеко не каждый...

Андрианова сменил «у руля» Тарас Григорьевич Шутов, тоже профессионал высокого класса. При нем строительство федеральных дорог на территории Ростовской области в основном было закончено.

Дорожникам приходилось тут трудиться в очень непростых условиях. Солнце накаляет воздух до сорока градусов, а снизу идет жар от асфальта... Адова работа. Но люди справлялись с ней.

В дирекции хранится старая Книга Почета, почти ровесница самой дороги. Фамилии лучших из лучших ежегодно заносили сюда, в год всего восемь — десять, добившихся лучших показателей на своем участке. Естественно, редко какая фамилия повторяется.

Но тракторист ДЭУ-27 Геннадий Федорович Ракитов отмечен в книге трижды: в 1966, 1974 и 1979 годах! Что интересно, и сегодня этот ветеран труда работает на родном предприятии.

Добрые слова посвящены в книге кавалерам ордена Трудового Красного Знамени слесарю-мотористу Дмитрию Дмитриевичу Шевченко и механизатору Александру Николаевичу Забабурину, бригадиру асфальтобетонщиков Меланье Алексеевне Головко, водителю Виктору Ивановичу Дронову, дорожному мастеру Анне Николаевне Федоровой, старшему мастеру Василию Павловичу Черникову...

Можно называть еще много имен, ибо труд дорожников — это по сути и есть история самой дороги. И она продолжается. Что бы там ни было, трасса будет жить, будет улучшаться, отвечать требованиям дня. Работа, конечно, предстоит немалая, но здесь ее не боятся.

В таких условиях и при таком техническом вооружении создавали эту дорогу.

Вологодская областная универсальная научная библиотека АРХИВАРИУС
www.booksite.ru

«ВЕЛОСИПЕДА» НЕ БУДЕТ

Региональный центр внедрения новых технологий в дорожном хозяйстве планируется открыть при Региональной дирекции № 8. В его задачи войдет организация и координация научно-исследовательских работ дорожных организаций Северного Кавказа, создание системы непрерывного повышения квалификации рабочих, служащих и ИТР, участие в контроле качества работ совместно с Федеральной дирекцией контроля качества.

Необходимость существования центра подтвердилась уже на стадии подготовительных работ. Рассмотрев более чем 50 тем, заявленных территориями в план НИОКР, специалисты дирекции обнаружили, что большинство повторяют друг друга. Чтобы исключить попытки изобретения «велосипеда», в проект плана включено лишь семнадцать оригинальных, заслуживающих внимания тем.

Дальнейшая задача научно-внедренческого центра — оказать помощь в подборе исполнителей, в испытаниях, в использовании новых технологий. Не секрет, что внедрение всегда «хромало» оттого, что разработкой занимались отдельные научные или научно-производственные объединения, которые, как правило, были достаточно далеки от реальностей производства и, что вполне объяснимо и естественно, больше стремились соблюсти собственные интересы. По-настоящему же оценить и внедрить новую разработку может лишь реальное штатное производственное подразделение, такое как ДРСУ. Поэтому создание центра как бы расставляет все по местам. Пусть головные научные объединения занимаются фундаментальными исследованиями и методическими разработками, а конкретную практическую работу выполнит Региональный центр внедрения новых технологий.

АКЦИОНЕРНАЯ ДОРОГА

Самым узким местом на федеральной дороге Ростов-на-Дону — Таганрог — граница Украины давно уже стал проезд через село Чалтырь. Средняя интенсивность движения на этом участке с шириной проезжей части 7,5 м составляет более 13 тысяч автомобилей в сутки, причем доля транзитного транспорта — 74 процента. С развитием Таганрогского порта перспективная интенсивность движения в начале XXI века составит 27 тысяч автомобилей в сутки. Естественно, что село, которое и сейчас задыхается от мощного транспортного потока и многочисленных ДТП, надо спасать, а транзитному транспорту необходимо беспрепятственное движение с высокой скоростью.

Находясь в стесненных финансовых условиях, ростовские дорожники нашли компромиссный вариант, который устроил все заинтересованные стороны. Решено построить обход Чалтыря в виде дороги первой категории длиной 11,5 км и с шириной проезжей части 15 м, придав ей статус платной дороги. Строительство возьмет на себя открытое акционерное общество, в котором Федеральный и территориальный дорожные фонды профинансируют по 25 процентов от объема инвестиций, причем 50 процентов вложений — на возвратной основе. Другую половину внесут коммерческие банки и население. В порядке выполнения работ первой очереди планируется в течение 1998 — 1999 годов построить дорогу с параметрами II технической категории. Стоимость проезда по новому скоростному маршруту будет находиться в пределах суммы, эквивалентной 2,5 доллара.

«ПУСТЬ ОСТАНЕТСЯ ДЕТЯМ...»

Пронизывающий ветер с Азовского моря не помешал проведению необычного совещания, собравшего на обветшалом мосту в устье Миусского лимана полтора десятка руководителей самых различных организаций. Глава администрации Неклиновского района и директор Федеральной дирекции автомобильной дороги, природоохранный прокурор и начальник Азоврыбвода, директор рыбзавода и начальник ДРСУ, представители проектировщиков, рыбоохраны и других организаций...

Они сошлись вместе благодаря, казалось бы, ординарному событию — реконструкции моста на федеральной дороге Ростов — Таганрог — граница Украины. Но за этим с виду незначительным предлогом стояла забота о будущем своего родного края, о природе, о спасении Миусского лимана. Это жемчужина ростовской земли. В нем нерестилось 60 процентов сулы, размножались такие редчайшие рыбы, как шемая и рыбец. Но страсть человека к вмешательству в природу нанесла лиману значительный ущерб. Суженный в трех местах мостами, перегороженный дамбой, благодаря которой был создан рыбзавод, лиман перестал очищаться, стал заноситься илом, терять свои рыбные запасы. И вот, узнав о предстоящей реконструкции, местные власти обратились к дорожникам с просьбой удлинить мост для увеличения пропускной способности «ворот» лимана. Это даст реке Миусс возможность самоочищаться. Дальнейшим шагом, возвращающим реке ее права, будет разрушение дамбы.

В ходе совещания были решены все вопросы о том, как, не превышая лимита средств Федерального дорожного фонда, отпущенных на ремонт моста, увеличить его длину со 185 до 210 м. А проектировщики даже учли просьбу рыбоохраны о проектировании вдоль моста специальных зацепов для браконьерских «хваток».

Поразительно, но факт — в наше напряженное время, когда, казалось бы, открыто провозглашена необходимость делать деньги из всего, люди, словно прозрев, поворачиваются лицом к природе, стремясь исправить нанесенный ущерб и оставить потомкам светлые воды, зеленые леса, чистый воздух.

Совещание в устье лимана.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ЗИМНИЙ... ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ

Известно, что залатать дорогу зимой не так-то просто. Больше суток уйдет только на подготовительные операции, на разогрев битума. Затраты значительные, а эффект минимальный. Такая «заплата» простоит недолго. Поэтому Ростовский НИИ коммунального хозяйства по заявке Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж — Ростов-на-Дону взялся за исследование свойств холодных органоминеральных смесей на битумной мастике, особенностей их приготовления и применения на ямочном ремонте.

Первые результаты уже получены. В опытном порядке было сделано и в зимних условиях уложено на федеральной дороге более 5 тонн такой смеси. Конечно, для окончательных выводов требуется время, но, зная о зарубежном опыте подобных работ, можно утверждать, что вскоре для ликвидации ямочности не нужно будет ждать начала строительного сезона.

НА СВЯЗИ — РОСТОВ

Инициатором создания многозонной производственно-технологической системы радиотелефонной связи вдоль федеральных дорог Северного Кавказа стала Региональная дирекция № 8.

Система связи создается в соответствии с «Концепцией построения единой системы комплексного информационно-телекоммуникационного обеспечения автомобильно-дорожной отрасли», разработанной в 1996 году. Необходимость воплощения этого проекта в жизнь вызвана практически полным отсутствием надежной связи в регионе.

В результате проведенных исследований, существующих и разрабатываемых ведущими мировыми производителями телекоммуникационных систем связи остановились на внедрении интегрированной системы цифровой связи нового поколения фирмы «Motorola-IDEN». В отличие от других эта система объединяет возможности сотовой, транкинговой связи, пейджера и линии передачи цифровой информации.

Создание системы поддержано администрацией Ростовской области и включено в проект федеральной программы социально-экономического развития Ростовской области на период до 2001 года. Первая подобная линия появится между Ростовом и Таганрогом. А глобальная цель — за 10 лет построения и эксплуатации системы связи обеспечить надежной и недорогой связью 70 тысяч абонентов.

Для реализации проекта создается закрытое акционерное общество с долей госсобственности не более 25 процентов. Сегодня есть все условия для того, чтобы в ближайшие годы дорожники, автомобилисты, специалисты МВД, МЧС и все другие потребители получили качественную линию связи.

В «БОЕВЫХ» УСЛОВИЯХ

В этом году Каменскому дорожному учебному комбинату, входящему в состав Федеральной дирекции автодороги Воронеж — Ростов-на-Дону исполняется 30 лет. За это время подготовлено около 9 тысяч профессионалов-дорожников и более 20 тысяч специалистов прошли краткосрочные курсы повышения квалификации.

Экономические и политические изменения в стране, а также многочисленные структурные преобразования в отрасли отрицательно сказались на учебном центре. Несмотря на отличную техническую базу и бытовые условия, количество заказов на специалистов резко снизилось. Платы за обучение перестало хватать на содержание базы и развитие.

В этих условиях руководители Каменского ДУК стали искать дополнительные источники поступления средств. Так, они открыли собственные магазины, кафе, гостиницу, организовали платную стоянку, автобусное движение на городских и междугородных линиях, а чтобы не отрываться далеко от собственной специфики, взяли на содержание 25 км федеральной дороги. Теперь все производственные навыки учащиеся отрабатывают в «боевых» условиях. Комплекс мер, предпринятых комбинатом, позволил провести ремонт помещений базы и подготовиться к дальнейшей работе. С созданием региональной дирекции Каменский ДУК занял достойное место в сфере непрерывного повышения квалификации кадров дорожных предприятий Северо-Кавказского региона и постепенно возвращает лидирующие позиции в сфере обучения рабочих дорожным профессиям.

Занятия в Каменском ДУК.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Майор Андрей МАКАРОВ,
корреспондент журнала «На боевом посту» — специально для «Автомобильных дорог»;
фото Владимира НИКОЛАЙЧУКА, Олега СМИРНОВА

ПРОВЕРЕНО. МИНЫ ЕСТЬ

На Северном Кавказе не ведутся боевые действия, но и мир тоже не наступил. Гремят выстрелы и взрывы, гибнут люди. Опасны для передвижения дороги: именно здесь чаще всего террористы устанавливают мины.

Примерно год назад на шоссе Хасавюрт — Аксай, около селения Османюрт, рванул радиоуправляемый фугас. Тот, кто послал снаряду команду, был неважным профессионалом, ему изменила выдержка, и зеленый «Урал», в котором возвращались с дежурства омоновцы, не попал в эпицентр взрыва. Тем не менее были ранены четверо милиционеров, пострадала и машина.

— С этого дня мы и ведем отчисление начала минной войны на дорогах России, — говорит сапер подполковник Евгений Гусельников, с которым мы осторожно топаем вдоль дорожного полотна. — Через три недели всего в пятидесяти метрах от поста ГАИ наша инженерная разведка нашла «монку», то бишь мину осколочную направленного взрыва, а рядом с ней — фугасный снаряд с черным жучком детонатора. Рвануло бы — мало не показалось. Еще через неделю в ста метрах от моста через Ярыксу две мины сняли, через день после того — на восемнадцатом километре трассы Хасавюрт — Глох обнаружили два 152-миллиметровых снаряда... В общем, с тех пор пошло-поехало...

Только самые, так сказать, громкие взрывы становятся достоянием общественности. Один из таких, к примеру, раздался утром восьмого июля у развилки Аксай — Новолакское. В сторону Хасавюрта ехали пятнадцать милиционеров из сводных отрядов милиции Санкт-Петербурга и Московской области. Управляемый фугас был закреплен рядом с дорогой на дереве в полутора метрах от земли. Рядом, замаскированный под дорожный столбик, стоял закатанный в бетон артиллерийский снаряд.

Машину подбросило вперед и влево, осколки изрешетили кузов, кабину. Одиннадцать погибших, четверо раненых — таков итог страшной трагедии. В Дагестане был объявлен траур, а кто-то в эти дни праздновал победу...

Кто?

Хасавюрт город многонациональный. Из 72 тысяч жителей 24 тысячи — чеченцы и чуть меньше кумыков. Они держатся вместе и, более того, считают, что аварцы, следующая по количеству жителей национальность, народ пришлый, горский. Раньше такую вот бухгалтерию здесь никто не вел, но теперь сказывается влияние близкой Чечни, почему-то считающей себя победителем в войне с Россией. У Чечни, как известно, есть дальний политический план: расколоть Кавказ, стать здесь ведущей силой. Дагестан хорош для нее и как опытный полигон, и как военный плацдарм.

— Вот потому так жарко здесь, — продолжает Евгений Гусельников. — Нам все труднее работать. Раньше террористы, можно сказать, дилетантами были, почерк их запросто читался, а теперь начали проходить подготовку в Чечне, в школе знаменитого Хаттаба. Недавно там очередной выпуск умельцев прошел. Ныне террористы снаряды закатывают в дорожные столбики, мины — в бетонные блоки. Вон впереди коробка картонная лежит, видишь? Вчера и позавчера она тоже лежала, я проверял ее, пустая. А сегодня, вполне возможно, уже с начинкой. Подрывники рассчитывают на наше привыкание к таким вот коробкам: надоест, мол, проверяющим к ней с обочины сходить...

Гусельников убедился, что мины под картоном нет, и мы вновь продолжили разговор. Подполковник вспомнил августовский случай. Тогда саперы под командованием капитана Юрия Калинина на бронетранспортере выехали в очередную инженерную разведку. У моста через реку Ямансу остановились. Хотели было уже спешиться, но капитан подал новую команду: «Проедем еще метров тридцать вперед, мы же как раз на этом месте вчера останавливались, тут чисто было...»

Проехали. И только вылезли из машины, как взрыв раздался точно в том месте, где они накануне производили осмотр. Калинин и два бойца были ранены, доставлены в госпиталь.

— Я, конечно, понимаю, что самое ценное — это человеческие жизни, — говорит Гусельников. — Но и сами дороги жалко, представляешь? Сколько труда вложили, чтоб их построить, и вот — уродуют, убивают. Связующие нити меж людьми рвут. Неужели не одумаются, а?

Я уже был в Москве, когда из Дагестана пришло новое сообщение: сентябрьским утром группа саперов внутренних войск под командованием капитана Владимира Смирнова обнаружила и обезвредила управляемый фугас. Смертоносная закладка состояла из двух мин и одного артиллерийского снаряда, снабженных радиовзрывателями. А нашли ее точно в том же месте, на мосту через Ямансу, где чуть раньше уже прогремел взрыв.

Войны нет.

Но есть пострадавшие.

Люди и дороги.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НАЛОГИ И ТРУДОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

На вопросы читателей отвечает консультант отдела законопроектной и правовой работы Федеральной дорожной службы России, заслуженный экономист Российской Федерации Юрий Буданов.

ПЛАТЕЖИ

Правомочны ли федеральная дирекция автомобильных дорог и региональная дирекция строящихся (реконструируемых) автомобильных дорог платить налоги за пожарную охрану? (В.В.Воробьев, Санкт-Петербург).

В соответствии со статьей 10 Федерального закона от 21 декабря 1994 года № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» обязательные отчисления на пожарную охрану взимаются с организации, которая выполняет подрядные работы и у которой имеется смета стоимости выполненных работ.

Федеральная дирекция автомобильных дорог и региональная дирекция строящихся (реконструируемых) автомобильных дорог являются некоммерческими организациями и выступают в роли заказчика, принимая и финансируя выполняемые подрядчиком работы.

Следовательно, дирекции не правомочны платить отчисления в размере 0,5 процента от общей сметной стоимости строительства для выполнения возложенных на пожарную охрану задач, так как в случае уплаты возникает двойное налогообложение, что противоречит требованиям Закона РСФСР от 27.12.1991 г. № 2118-1 «Об основах налоговой системы в Российской Федерации».

Облагаются ли налогом земли притрассовых карьеров? (И.С.Серебряков, Волгоград).

В соответствии с пунктом 5 (подпункт 11) Инструкции Государственной налоговой службы Российской Федерации от 17 апреля 1995 года № 29 «По применению Закона Российской Федерации «О плате за землю» к землям, занятым федеральными автомобильными дорогами общего пользования, которые полностью освобождены от уплаты земельного налога, относятся земли в пределах полосы отвода этих дорог со всеми входящими в их состав зданиями и сооружениями (земельное полотно, проезжая часть дороги, мосты, трубы, водоотводные, защитные сооружения, дорожные знаки и указатели, здания линейно-эксплуатационной службы и другие объекты, имеющие специальное назначение по обслуживанию указанных дорог).

Исходя из этого, если притрассовые карьеры, необходимые для строительства, ремонта и содержания автодорог, земля под которые отводится во временное пользование, согласно проектно-сметной документации включены в полосу отвода дороги, то органы местного самоуправления правомочны отнести земли этих карьеров к землям, не облагаемым земельным налогом.

Можно ли из средств Федерального дорожного фонда финансировать работы по инвентаризации земель, занятых федеральными автомобильными дорогами? (В.И.Артазей, Хабаровск).

В соответствии с положением о порядке проведения инвентаризации земель, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 12 июля 1993 года № 659 «О проведении инвентаризации земель для определения возможности их предоставления гражданам», инвентаризации подлежат земли всех категорий, не используемые в сельскохозяйственном производстве.

Работы по инвентаризации земель финансируются за счет средств от взимания земельного налога и арендной платы за землю (абзац 2 пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 12 июля 1993 года № 659) и не требуют дополнительных ассигнований из средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

ПРАВО НА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД

Имеют ли право дорожники на бесплатный проезд в пределах обслуживаемых участков дороги? (В.Серов, Пятигорск).

Да. В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 25 января 1972 года № 64 «О внесении дополнения в пункт 11 Положения о порядке пользования автомобильными дорогами, утвержденного постановлением Совета Министров РСФСР от 9 июня 1959 г. № 930» работники дорожных органов в соответствии с перечнем, утвержденным Министерством строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР, пользуются правом бесплатного проезда в пределах обслуживаемых ими участков дорог в рейсовых (маршрутных) автобусах общего пользования (кроме экспрессов) при попутном движении, без права остановки в пути.

Бесплатный проезд разрешается по предъявлению служебного удостоверения установленной формы в автобусах пригородных и междугородных сообщений.

Проезд в автобусах междугородных сообщений разрешается только при наличии свободных мест для сидения.

Работникам дорожных органов разрешается бесплатный провоз в автобусах негромоздкого инструмента и снаряжения (лопат, грабель и т.п.). Не допускается провоз предметов и проезд в одежде, загрязняющей салон автобуса и одежду пассажиров.

При решении этих вопросов следует руководствоваться циркулярным письмом Минавтодора РСФСР и Минавтотранса РСФСР от 13 сентября 1978 г. № 79-Ц/178-Ц и письмом Департамента автомобильного транспорта Минтранса России от 23 апреля 1993 г. № ОТОН-3/59.

ТРУДОВОЙ ДОГОВОР (КОНТРАКТ)

Надо ли со всеми работниками предприятия заключать срочный трудовой договор? (А.Веселов, Тверь).

Необязательно. В соответствии со статьей 17 Кодекса законов о труде Российской Федерации срочный трудовой договор заключается в случаях, когда трудовые отношения не могут быть установлены на неопределенный срок с учетом характера предстоящей работы или условий ее выполнения, или интересов работника, а также в случаях, непосредственно предусмотренных законом.

Так, срочные трудовые договоры могут заключаться с руководителями государственных предприятий, образовательных учреждений и др. Общий принцип необходимости заключения срочных договоров определяется характером предстоящей работы, которая должна иметь предполагаемое окончание. Поэтому срочный трудовой договор может быть заключен на время выполнения определенной работы. В этом случае срок договора будет определен продолжительностью выполнения работы. Например, началом и окончанием строительства крупной автомобильной дороги.

В других случаях срок срочного трудового договора определен продолжительностью до пяти лет. Однако для руководителей государственных предприятий он определен не менее трех лет. Следовательно, с директорами государственных предприятий трудовой договор заключается сроком от трех до пяти лет (статья 17 КЗоТа РФ и Указ Президента РФ от 10 июня 1994 года № 1200 «О некоторых мерах по обеспечению государственного управления экономикой».

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА НА УЧАСТКЕ ОБХОДА РАЙОННОГО ЦЕНТРА ХЛЕВНОЕ АВТОМАГИСТРАЛИ «ДОН»

В целях обеспечения эксплуатации участка обхода районного центра Хлевное автомагистрали «Дон» на платной основе

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. И.о. директора Региональной дирекции строящихся дорог обеспечить завершение реконструкции и ввод в эксплуатацию в 1998 году участка автомобильной магистрали «Дон» от км 44 + 466 до км 464 + 300 на обходе районного центра Хлевное на платной основе.

2. ...обеспечить разработку технической документации по обустройству реконструируемого участка автомобильной магистрали «Дон» на обходе районного центра Хлевное для его эксплуатации на платной основе.

...6. ...до 30 мая 1998 г. обеспечить проведение социологического обследования среди населения Липецкой области и пользователей автомобильной дороги в связи с эксплуатацией ее на платной основе.

(Из приказа руководителя ФДС В.Артюхова № 80 от 20.04.98)

В целях координации работы центрального аппарата Федеральной дорожной службы России с создаваемыми и реорганизуемыми организациями дорожного хозяйства

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить распределение обязанностей по координации работы с создаваемыми и реорганизуемыми организациями дорожного хозяйства между заместителями руководителя Федеральной дорожной службы России согласно приложению.

(Из приказа руководителя ФДС В.Артюхова № 62 от 31.03.98)

Приложение

Распределение обязанностей по координации работы создаваемых и реорганизуемых организаций дорожного хозяйства между заместителями руководителя ФДС России

Серегин Николай Петрович — первый заместитель руководителя ФДС России	Дирекция по реализации программы «Дороги России»; Центр по лицензированию деятельности в дорожном хозяйстве; Центр технического оснащения дорожной отрасли; Центр информатизации и связи в дорожном хозяйстве.
Евстигнеев Владимир Дмитриевич — первый заместитель руководителя ФДС России	Дирекция инвестиционных проектов «Доринвест»; ОАО «Росинфраинвест».
Беляев Юрий Александрович — заместитель руководителя ФДС России	Центр лабораторного контроля, диагностики и сертификации.
Мосалов Валерий Николаевич — заместитель руководителя ФДС России	Дирекция платных дорог.
Садыгов Фамил Камил оглы — заместитель руководителя ФДС России	Центр дорожных ресурсов.
Скворцов Олег Вячеславович — заместитель руководителя ФДС России	Информавтодор; Центр системного анализа правовых и региональных проблем дорожного хозяйства.
Урманов Игорь Александрович — заместитель руководителя ФДС России	Центр по организации дорожного сервиса; Центроргтруд.
Щедров Владимир Иванович — заместитель руководителя ФДС России	Центр производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Вячеслав ПОЗДНЯКОВ,
старший инспектор по особым поручениям ГУ ГАИ МВД России,
полковник милиции

ОСНОВНЫЕ НОВОВВЕДЕНИЯ И ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ НОВОЙ

Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России

Необходимость переработки Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов ни у кого не вызывала сомнений. Предыдущая инструкция была утверждена Министерством путей сообщения СССР 19 августа 1991 года после согласования ее текста с Министерством автомобильных дорог РСФСР и Министерством внутренних дел СССР.

В настоящее время уже нет этих министерств. За прошедшие шесть лет произошли значительные изменения и в нормативно-правовой базе, и в иных документах, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах.

Новая инструкция разработана совместно Министерством путей сообщения, Министерством внутренних дел, Министерством транспорта и Федеральной дорожной службой России и утверждена 21 июля 1997 года МПС России.

Предлагаем вашему вниманию комментарии к основным положениям инструкции, они будут приведены в тексте курсивом.

Инструкция устанавливает общие положения, классификацию и порядок определения категорийности переездов, требования к устройству, оборудованию, содержанию и ремонту переездов, порядок организации работы и обязанность дежурного по переезду, основные требования при проезде транспортных средств и прогоне скота через переезды и под искусственными сооружениями железных дорог.

Железнодорожные переезды — пересечения автомобильных дорог с железнодорожными путями на одном уровне — оборудуются необходимыми устройствами, обеспечивающими безопасность движения, улучшающими условия пропуска поездов и транспортных средств. Все организации и лица, пользующиеся переездами, обязаны руководствоваться одним из главных условий обеспечения безопасности движения: железнодорожный транспорт имеет преимущество в движении перед всеми остальными видами транспорта.

Настоящая инструкция рекомендуется для применения на переездах железнодорожных подъездных путей предприятий и организаций, не входящих в систему МПС России.

В текст инструкции внесены корректировки в соответствии с требованиями ГОСТов и СНиПов, регламентирующих порядок обустройства и эксплуатации переездов.

С наружной стороны колеи настил должен быть в одном уровне с верхом головок рельсов. Не допускается отклонение верха головки рельсов, расположенных в пределах проезжей части, относительно покрытия более 2 см. Внутри колеи настил должен быть выше головок рельсов в пределах 1 — 3 см. При резино-кордовом или полимерном материале настила понижение между рельсового настила ниже уровня головок рельсов не допускается.

Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации, ограждений, перил и направляющих столбиков располагаются на расстоянии не менее 0,75 м от кромки проезжей части дороги. Направляющие столбики устанавливают с обеих сторон переезда на расстоянии от 2,5 до 16 м от крайних рельсов через каждые 1,5 м.

Введено принципиально новое требование по подходам к переездам. Теперь все дорожные работы на них будут осуществляться владельцами автодорог.

Работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог — подъездов к переездам общего и необщего пользования до концов шпал ближних рельсов осуществляются за счет средств владельцев этих дорог. При этом работы в пределах 10 м от концов шпал ближних рельсов производятся по согласованию с дистанцией пути в присутствии уполномоченного руководством дистанции пути работника.

В настоящее время на переездах внедряются новые технические решения по повышению безопасности движения на них, а также пропускной способности.

На переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также скоростным движением пассажирских поездов могут применяться специальные устройства заграждения железнодорожных переездов (УЗП) от несанкционированного въезда на такие переезды транспортных средств. Порядок оборудования и эксплуатации УЗП устанавливает МПС России.

Для подачи сигналов при угрозе безопасности движения или о необходимости оказания помощи дежурному по переезду в зависимости от местных условий на переездах могут устанавливаться специальные средства сигнализации (проблесковый маячок и сирена автомобильного типа).

Представляется целесообразным дать некоторые разъяснения по этим устройствам, с которыми все чаще и чаще будут сталкиваться водители на переездах.

Уже перестают становиться неожиданными и непонятными установленные на железнодорожных переездах УЗП — устройства по недопущению несанкционированного выезда транспортных средств на железнодорожный переезд при приближении к нему поезда.

Такой комплекс состоит из 4 заградительных устройств (барьеров-автоматов), вмонтированных в проезжую часть автомобильной дороги в одном уровне с покрытием. Их крышки поднимаются в сторону приближающегося автотранспорта на высоту полметра, перегораживая всю проезжую часть дороги. Установлена следующая последовательность работы устройств и переездной сигнализации. При приближении к переезду поезда первой начинает работать переездная сигнализация — переездным светофором подается запрещающий сигнал водителям транспортных средств (два попеременно мигающих красных сигнала), затем брус шлагбаума занимает горизонтальное положение, и только после этого поднимаются заградительные устройства. Но если транспортное средство по каким-то причинам оказалось в границах переезда, есть возмож-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ность беспрепятственно выехать: впереди расположенная крышка устройства под воздействием колес автомобиля примет горизонтальное положение и позволит освободить переезд.

В настоящее время на ряде переездов, обслуживаемых дежурными работниками, в целях повышения безопасности движения и дополнительного информирования всех участников движения об аварийной ситуации на переезде, неисправности переездной сигнализации, других чрезвычайных обстоятельствах применяются проблесковые маячки красного цвета и сирены автомобильного типа. Их использование показало высокую надежность в части предотвращения несанкционированных выездов на переезды.

Необходимо сказать еще об одном интересном нововведении на переездах — переездного автоматического контрольного устройства (ПАКУ), представляющего собой техническое решение проблемы по включению светофорной сигнализации на переезде в зависимости от реальной скорости подвижного состава. То есть вне зависимости от скорости поезда через 40 — 50 секунд после закрытия шлагбаума на переезд вступает локомотив подвижного состава.

Наряду с решением этой задачи устройство при помощи специальных стрелок информирует водителей транспортных средств о сторонах приближения подвижного состава к переезду.

Полезным будет напомнить и о порядке работы переездной светофорной сигнализации.

Устройствами сигнализации переезды оборудуются в соответствии с Основными требованиями по оборудованию переездов переездной сигнализацией.

В первую очередь устройствами сигнализации оборудуются переезды с автобусным движением, а также расположенные на главных путях с интенсивным движением поездов и транспортных средств, высокими скоростями движения поездов, неудовлетворительными условиями видимости.

На автомобильных дорогах перед переездами, оборудованными переездной сигнализацией, устанавливаются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными сигналами, имеющими следующее значение:

— красный сигнал включен — движение транспортных средств запрещено;

— красный сигнал выключен — движение транспортных средств разрешается только после того, как водитель убедится в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

На отдельных переездах без дежурного может применяться светофорная сигнализация со светофорами с двумя попеременно мигающими красными сигналами и одним бело-лунным мигающим сигналом, сигнализирующими:

— красный сигнал включен, бело-лунный сигнал выключен — движение транспортных средств запрещено;

— бело-лунный сигнал включен, красный сигнал выключен — движение транспортных средств разрешено;

— красный и бело-лунный сигналы выключены — переездная сигнализация отключена или неисправна.

В новой инструкции акцентировано внимание на правила, регламентирующие порядок движения через переезды крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, а также перевозящих опасные грузы.

Только с разрешения начальника дистанции пути допускается движение через переезд тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов, машин и механизмов, размеры и скорость которых определены пп.15.3, 23.5 Правил дорожного движения и п.15 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23.10.93 № 1090.

Нормативно определен порядок осуществления ремонтных работ в границах железнодорожного переезда специалистами нежелезнодорожного транспорта.

Ремонт проезжей части автомобильной дороги, настила и проезжей части междупутья переезда может поручаться неэксплуатационным организациям железных дорог только при наличии у них лицензии на производство таких работ.

В инструкцию внесены новые термины и конкретизированы используемые ранее.

В терминах, применяемых в инструкции, приведены определения:

Граница переезда. *Со стороны автомобильной дороги — линия, пересекающая автомобильную дорогу по оси шлагбаумов, а где их нет — по оси установки дорожных знаков 1.3.1 «Однопутная железная дорога», 1.3.2 «Многопутная железная дорога». Со стороны железнодорожного пути (путей) — линия, пересекающая путь (пути) на расстоянии 50 метров в обе стороны от концов настила переезда.*

Проезжая часть переезда — *элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств в границах переезда.*

В приложениях к инструкции помещена карточка на железнодорожный переезд, а также приведены извлечения из строительных норм и правил, других нормативных документов по содержанию переездов и устанавливающих ответственность за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации.

Параллельно с новой инструкцией вышел и еще один документ, о котором просто нельзя не сказать.

23 августа прошлого года вступил в силу Федеральный закон Российской Федерации от 24 июня 1997 года № 108-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях».

По каждому из обследованных комплексными комиссиями МПС, МВД и Минтранса России переездов выявляется в среднем от 6 до 8 недостатков, среди которых и непосредственно влияющие на безопасность движения, в том числе:

— отсутствие регламентированной нормативами видимости железнодорожных переездов;

— брус шлагбаума не перекрывает половины проезжей части автомобильной дороги, его горизонтальное положение не отрегулировано;

— установка дорожных знаков не в полном объеме;

— уровень освещенности переездов не отвечает нормативным требованиям, автомобильные дороги на подходах к ним в подавляющем большинстве случаев не освещены;

— переезды не оборудованы горизонтальными площадками на подходах к ним;

— отсутствие горизонтальной дорожной разметки.

Ежегодно Госавтоинспекцией выдается около 5 тыс. предписаний должностным лицам железнодорожных организаций за неудовлетворительное содержание переездов и нарушение правил их ремонта.

Надеемся, что вы, дорогой читатель, подойдете к этому материалу с пониманием. Сделаете правильные выводы. Воспримете повышение штрафных санкций за нарушения требований Правил дорожного движения не как еще одну попытку помочь гражданам облегчить свои кошельки, а как объективную необходимость. Помните в первую очередь о том, что не платит тот, кто не нарушает. А посему — счастливого вам пути!

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ МУЗЕЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИИ

В целях организации работы по созданию Музея автомобильных дорог России

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить комиссию Федеральной дорожной службы России в следующем составе:

Евстигнеев В.Д. – первый заместитель руководителя ФДС России (председатель комиссии);

Скворцов О.В. – заместитель руководителя ФДС России (заместитель председателя комиссии);

Надежко А.А. – ветеран дорожной отрасли (заместитель председателя комиссии).

Члены комиссии:

Антоненко И.Ф. – начальник Административного управления;

Афанасьев А.М. – генеральный директор исполнительного комитета Ассоциации «РАДОР» (по согласованию);

Брахно А.А. – председатель Ленинградского областного дорожного комитета;

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

Ветлужская Н.К. – ведущий специалист Административного управления;

Вигилянский В.А. – ветеран дорожной отрасли;

Волков А.А. – председатель Совета ветеранов ФДС России;

Егорычев В.В. – начальник Управления автомобильных дорог Воронежской области;

Сбитнев В.И. – вице-президент корпорации «Трансстрой» (по согласованию);

Измоденов Н.И. – директор Федеральной дирекции автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург;

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

Киселев Д.С. – директор Московского автомобильно-дорожного колледжа;

Кретов В.А. – генеральный директор НПО «РосдорНИИ»;

Купцов Е.К. – генеральный директор ОАО «ГипродорНИИ»;

Кургузов А.В. – начальник Военно-технического университета Федеральной службы специального строительства России (по согласованию);

Малов А.С. – генеральный директор исполнительного комитета Ассоциации «АСПОР» (по согласованию);

Михалев В.Н. – директор Дирекции по реализации Президентской программы «Дороги России»;

Мищенко А.Г. – ветеран дорожной отрасли;

Носов В.П. – проректор Государственного Московского автомобильно-дорожного института (Технического университета) (по согласованию);

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

Поляков В.Ф. – главный редактор журнала «Автомобильные дороги»;

Ракецкий А.В. – директор Федеральной дирекции автомобильной дороги Тюмень – Ханты-Мансийск;

Сережин В.Г. – директор Федеральной дирекции автомобильной дороги Москва – Волгоград;

Фокин В.С. – директор ГП «Информавтодор»;

Чибисов А.Е. – руководитель пресс-службы ФДС России;

Юмашев В.М. – директор СоюздорНИИ (по согласованию).

2. Утвердить план – мероприятий по созданию Музея автомобильных дорог России (прилагается).

(Из приказа руководителя ФДС В.Артюхова № 74 от 09.04.98)

Приложение 2
к Федеральному закону
«О федеральном бюджете на 1998 год» от 26 марта 1998 г.
№ 42-ФЗ

Ведомственная структура расходов федерального бюджета на 1998 г.

(тыс. рублей)

Федеральная дорожная служба России	**21 367 270,9**
Государственное управление и местное самоуправление	8 959,7
Функционирование исполнительных органов государственной власти	8 959,7
Образование	30 311,2
Среднее профессиональное образование	30 311,2
Целевые бюджетные фонды	21 328 000,0
Федеральный дорожный фонд Российской Федерации	21 328 000,0

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

О СОЗДАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ № 7 ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ «ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ»

В целях проведения государственной политики в дорожном хозяйстве центрального региона России, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 1994 года № 1310 и на основании Положения о Федеральной дорожной службе России, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1998 года № 1033

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Создать государственное учреждение Региональную дирекцию № 7 Федеральной дорожной службы России «Дороги Центральной России».

2. Возложить на Региональную дирекцию № 7 Федеральной дорожной службы России «Дороги Центральной России» функции по управлению сетью федеральных автомобильных дорог, согласно приложению.

3. Назначить генеральным директором Региональной дирекции № 7 Федеральной дорожной службы России «Дороги Центральной России» ДОРГАНА Валерия Викторовича.

(Из приказа руководителя ФДС В.Артюхова № 85 от 01.04.98)

Приложение

Перечни федеральных автомобильных дорог, находящихся в управлении Региональной дирекции № 7 Федеральной дорожной службы России «Дороги Центральной России»

Наименование автомобильной дороги	Код дороги	Начало км + м	Конец км + м	Протяженность км		Примечание
				Линейная	Приведенная	
Магистральные дороги						
«Крым»	М-2	21+000	111+479	90	189	*
«Украина»	М-3	31+000	106+800	76	76	*
«Дон»	М-4	22+100	132+300	109	190	*
«Урал»	М-5	17+300	159+700	143	143	*
«Каспий»	М-6	117+740	184+745	67	67	*
«Холмогоры»	М-8	16+600	251+241	232	355	*
«Балтия»	М-9	20+900	158+862	136	256	*
Брянск – Новозыбков (до границы с Республикой Беларусь на Гомель, Пинск, Кобрин)	М-13	4+800	221+0	215	223	
Прочие дороги						
Подъезд к г.Калуга		4+950	14+960	10	19	
Калуга – Тула – Михайлов – Рязань	А-392					
в том числе:						
по Калужской области		2+283	57+376	55	59	
по Рязанской области		386+928	475+122	81	81	

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Москва – Малоярославец – Рославль	А-101	20+000	82+000	62	62	*
Подъезд от а/д Москва – Рославль к д/о «Архангельское», к подсобному хозяйству «Воскресенское», к санаторию и д/о «Десна»				25		*
Подъезд к аэропорту «Домодедово» от а/д «Дон»	22+100	44+750	23		*	
Рублево-Успенское шоссе	А-105	0+580	29+615	29	29	*
Ильинское шоссе		0+000	16+151	16	19	*
Московское малое кольцо	А-107			318	318	*
Московское большое кольцо	А-108			549	562	*
Подъезд к г.Сергиев Посад		61+700	95+300	34		*
ВСЕГО:				**2260**	**2629**	

Примечание: * – федеральные автомобильные дороги, находящиеся непосредственно в управлении Региональной дирекции.

ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ ТЕНДЕРНЫХ ТОРГОВ НА ПОСТАВКУ ДОРОЖНЫХ РЕСУРСОВ ПРЕДПРИЯТИЯМ И УЧРЕЖДЕНИЯМ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫМ СИСТЕМЕ ФДС РОССИИ (В ИЮНЕ — ИЮЛЕ 1998 ГОДА)

№ п.п.	Наименование дорожных ресурсов	Дата торгов	Территориальные области
1	Семена газонной травы, гербициды	15.06.98	Центральная, Южная и Восточная зоны
2	Геотекстиль	22.06.98	Центральная, Южная и Восточная зоны
3	Дорожные машины, техника, оборудование	26.06.98	Центральная, Южная и Восточная зоны
4	Техническая соль	29.06.98	Центральная, Южная и Восточная зоны
5	Авторезина	06.07.98	Центральная, Южная и Восточная зоны
6	Аккумуляторы	10.07.98	Центральная, Южная и Восточная зоны
7	Сезонная спецодежда	02.07.98	Центральная, Южная и Восточная зоны

Предложения должны быть доставлены по адресу:
129085, Москва, Звездный бульвар, 21 «А», ком. 435.
Контактный телефон: **232-99-74.**

ОТРАСЛЕВАЯ КОМПАНИЯ **«ЦЕНТРДОРРЕСУРС»**
ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЕ РОССИИ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Геннадий ДОНЦОВ,
президент РАО «Концерн «Росавтодор»
и Союза дорожников России

ПОДВИГ СОЗИДАТЕЛЕЙ

Война — это всегда разрушение. Жестокое, беспощадное, бессмысленное... И самый уничтожающий огненный смерч пронесся по нашим городам и селам в годы Великой Отечественной.

Но эта война была и временем созидания. Один из ярчайших тому примеров — подвиг автодорожных войск при прокладке и восстановлении десятков и сотен тысяч километров фронтовых дорог. Многие из них затем стали мирными магистралями возрождения нашего Отечества...

Эти мысли невольно переполняют каждого посетителя музея «Автодорожные войска в Великой Отечественной войне».

Среди множества исторических документов, увековечивших ратный героический труд дорожников, особенно впечатляют материалы о сооружении Московской кольцевой дороги в суровый август 1941 года. Тогда, выполняя приказ Верховного Главнокомандующего, подразделения ГУШОСДОРА НКВД СССР построили эту автотрассу всего за месяц. По минимальным срокам, рассчитанным на высокую интенсивность труда, в мирное время на выполнение такого задания требовалось бы три года. Строительными работами на трассе непосредственно руководил заместитель начальника Главного управления шоссейных дорог страны И.А.Засов.

Позже вверенные ему подразделения воинов-созидателей высочайшими темпами прокладывали фронтовые дороги в блокадном Ленинграде и легендарном Сталинграде, на полях сражений Орловско-Курской дуги, в горах и предгорьях Кавказа и Крыма...

Полковник-инженер Иван Алексеевич Засов — живая легенда. В прошлогоднем десятом номере «Автомобильных дорог» уже был опубликован материал об этом удивительном человеке. В связи с его 90-летием. Но сегодня, в дни празднования 53-й годовщины Великой Победы, мне от всей души хочется поздравить Ивана Алексеевича еще с одним юбилеем — десятилетием музея автодорожных войск, который открыт 9 мая 1988 года. Засов — его создатель и бессменный руководитель.

А годы летят... И особенно неумолимо ощущается их стремительный вираж, пожалуй, именно в музее, со стен которого смотрят на нас фотографии воинов-дорожников. Многие из них еще совсем недавно были среди нас.

В начале этого года вместе с делегацией ветеранов побывал в музее генерал-майор Владимир Дмитриевич Смирнов — председатель Совета ветеранов автодорожных войск Великой Отечественной. Его фотография на стенде немного пожелтела от времени. Ветеран же полон замыслов. Несколько лет назад он совместно с Засовым издал исторический очерк «Дорожные войска в Великой Отечественной войне». Накопились новые материалы, появились новые планы...

Здравствует сегодня и бывший командир 139-го отдельного мостостроительного батальона полковник Федор Александрович Недосекин. После увольнения в запас он долгое время работал ведущим инженером учебно-исследовательского центра МАДИ. Недавно Федор Александрович подарил музею свою боевую шинель. Она теперь висит в первом зале рядом с его фотографией.

Фотографии, личные вещи ветеранов в музее автодорожных войск — не просто экспонаты, документы героической эпохи. Они — живая связь времен. Музей расположен в здании общежития Московского автодорожного колледжа имени первого министра автомобильных дорог РСФСР А.А.Николаева. И студенты этого учебного заведения — довольно частые посетители двух уже изрядно тесноватых от обилия экспонатов залов.

Проводимые здесь занятия по истории автодорожных войск захватывают слушателей необычностью материала. Чего стоит только одна уникальная легендарная «Дорога жизни», проложенная по льду Ладожского озера и соединившая зимой 1941 — 42 годов блокадный Ленинград с «Большой землей»! Эта дорога спасла от голодной смерти тысячи ленинградцев и помогла отстоять город-герой на Неве.

Экспозиция постоянно пополняется все новыми и новыми материалами. Сегодня их уже более четырех тысяч.

Недавно, например, в музее вместе с группой ветеранов побывал руководитель центра внешних связей отрасли Юрий Александрович Староселец. Он подарил музею альбом, ряд документов, посвященных боевому и трудовому подвигу Сталинграда.

Этот дар — ни в коем случае не служебная формальность или «дань моде». Это прежде всего, не побоюсь громких слов, зов сердца. Юрий Александрович, как говорится, не понаслышке знает о подвиге этого города-героя. Он мальчишкой от первого и до последнего дня пережил трагизм и величие Сталинградской битвы, вместе с семьей спасаясь от непрерывных бомбежек и артиллерийских канонад в подвалах и руинах почти стертой с лица земли волжской твердыни.

Мы оба с Юрием Александровичем состоим в обществе «Дети военного Сталинграда», принимаем посильное участие в его работе. Стараемся помочь морально и материально людям, перенесшим все тяготы военного времени на берегах великой русской реки.

Позже, уже в зрелом возрасте, смог я оценить и подвиг дорожников при разгроме отборной армии оккупантов под Сталинградом.

Как известно, главная сложность обеспечения наших войск боеприпасами, продовольствием, техникой и воинскими подразделениями состояла в том, что район боевых действий развернулся на правом берегу Волги, а тыл находился на левом. Основным средством переправы с одного берега на другой были паромы. И если в сентябре 1942 года здесь было порядка десяти переправ с одним-двумя паромами на каждой, то за время Сталинградской битвы воины-дорожники построили через реку Волгу и ее рукава 43 низководных моста и соорудили 42 мощные паромные переправы. Через реки же Дон, Хопер и другие возведено 435 высоких деревянных мостов по 30 и более метров длиной.

Несмотря на лютые морозы, Волга буквально «кипела» от рвавшихся на ее воде бомб и снарядов. Под этим ураганным шквалом смертоносного огня дорожники возводили мосты и переправы, прокладывали дороги. Для многих эти дороги стали последними...

И не случайно Союз дорожников России выступил с инициативой возведения храма Всех Святых на Мамаевом кургане. Ведь на Руси уже много веков строят храмы в память о всенародных войнах и сражениях, о выдающихся воинах.

Предложение поддержано Российским комитетом ветеранов войны, администрацией Волгоградской области. Место будущего строительства храма освящено Патриархом Московским и Всея Руси Алексием II.

...В мирное время многие воины-дорожники достойно вставали во главе отрасли. Среди них в первых рядах был заместитель министра автомобильных дорог РСФСР Константин Павлович Староверов. Его принципиальность, чуткость, глубокие знания очень высоко ценили министры Алексей Александрович Николаев и Валентин Андреевич Брухнов, товарищи по работе.

Воины-дорожники стали надежным, квалифицированным и творческим костяком очень многих дорожных организаций. Сняв с гимнастерок погоны и ор-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

денские планки, они возглавили бригады и участки, руководили крупными подразделениями. Их зеленые гимнастерки через месяц-другой становились белесыми — от солнца и пота. Рабочие дни в первые послевоенные годы порою длились от зари и до зари.

После окончания Волгоградского института инженеров городского хозяйства мне довелось 14 лет проработать в дорожных организациях Волгоградской области. Бок о бок с бывшими фронтовиками-дорожниками.

На самых ответственных и тяжелых участках долгие годы трудился участник Сталинградской битвы инженер-полковник в отставке Андрей Ефимович Зимин. По сей день здесь же трудится и дорожник-фронтовик Иван Федорович Медведев.

Мне от всей души хочется поздравить этих ветеранов войны и труда с 53-й годовщиной Победы и пожелать им доброго здоровья на долгие годы непростой пока жизни. Успехов вам, счастья, дорогие мои земляки!

Низко склоняю голову и перед светлой памятью бывших воинов-дорожников из Волгоградавтодора. Пусть будет пухом вам земля, Иван Иванович Корольков, Федор Васильевич Приходько, Петр Леонтьевич Соловей, Илья Иванович Штефан. И если время беспощадно при жизни, то пусть оно будет бессильно перед доброй людской памятью...

Не могу не вспомнить добрым словом и дорожников-фронтовиков, с кем мне довелось несколько позже более 10 лет работать в Орловской области и кто еще сегодня, выйдя на пенсию, в меру своих сил участвует в общественной работе, щедро делится своим богатым производственным и житейским опытом.

В их рядах Александр Михайлович Попов, долгие годы проработавший начальником гаража в ДСУ-1. Почетный дорожник Василий Александрович Сидоров после войны всю свою трудовую жизнь был главным инженером Орловского ДРСУ. Капитан запаса Александр Самсонович Дрыга, возглавлял участок и проложил на Орловщине не одну сотню километров добротных автомобильных дорог.

Орел, так же как и Сталинград, был одним из героических форпостов Великой Отечественной войны. И в этом городе-герое фронтовики по-особому чувствовали свою причастность к Победе, остро ощущали всю боль военных утрат и радости мирной жизни. И мы, люди более молодого поколения, всегда стремились воздать нашим фронтовикам должное за их Великий подвиг.

Участие, внимание к нуждам и заботам этих людей характерно для дорожных организаций Орловщины и сегодня. Названные мною ветераны — частые и желанные гости Орловского управления автомобильных дорог. Им здесь постоянно оказывают материальную и моральную помощь, вручают ценные подарки.

Рука об руку мне довелось работать с ветеранами Великой Отечественной войны и в системе Минавтодора РСФСР, Росавтодора.

Самые добрые впечатления оставила у очень и очень многих специалистов и руководителей дорожной отрасли совместная работа с заместителем министра автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР, а затем заместителем министра автомобильных дорог РСФСР Борисом Павловичем Васильевым. Перед войной он строил аэродромы, а с 1942 года, после окончания военно-инженерного училища, служил в саперных войсках на командных и инженерно-технических должностях. Разминировал мосты и дороги. За мужество и героизм награжден орденами Александра Невского, Отечественной войны первой и второй степеней, Красной Звезды, многими медалями.

В одном материале, конечно же, невозможно рассказать о делах славных фронтовиков-ветеранов, людей кристальной честности и большой скромности, с кем посчастливилось работать на долгом трудовом пути. Поэтому смогу еще назвать лишь некоторых из тех, с кем меня свели пути-дороги в последние годы.

Среди этих фронтовиков-ветеранов, кого, несомненно, знают и помнят по их добрым делам очень многие работники Минавтодора и служб отрасли, — Ольга Васильевна Дегтярева, Иван Харламович Вершин, Анатолий Алексеевич Войнов, Петр Егорович Гарин, Владимир Саввич Гудима, Федор Данилович Заболоцкий, Александр Григорьевич Мищенко, Леонид Федорович Носков, Александр Федорович Стукалов, Ицхак-Лейб-Беркович Толчин, Степан Иванович Шахкаламов, Роман Львович Шпановер, Владимир Иванович Юртов и многие-многие другие.

С праздником Победы! Всех-всех фронтовиков-ветеранов дорожной отрасли! Здоровья вам, счастья, долгих добрых лет жизни! От себя лично, от Союза дорожников России, от работников отрасли.

Благодаря вашему подвигу, подвигу воинов-созидателей, на нашей российской земле вот уже пять с лишним десятилетий прокладываются мирные дороги. А дороги — это жизнь. И вечная добрая память павшим на полях сражений во имя жизни.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Добро пожаловать на 2-ю Международную выставку строительной техники и оборудования в России и СНГ !

MOS CON '98

1-4 сентября 1998 года

Вход для посетителей: с 10:00 до 18:00

Место проведения: "Московский Центральный Аэродром" / "Ходынское поле"

Заполните его и возьмите с собой на выставку!

- Название компании: _____
- Ф.И.О. _____
- Должность: _____
- Страна: _____
- Город: _____ Индекс: _____
- Адрес: _____
- Телефон: _____ Факс: _____
- Основной вид деятельности: _____

Проезд: бесплатный проезд от метро "Динамо" автобусом "MosCon'98", или м. Динамо, Аэропорт, трамвай 23, троллейбусы 12, 70, остановка "Аэровокзал"

За дополнительной информацией обращайтесь в офис Expo-Corporation в Москве по тел./факсам: 246-0712 или 246-0911

Организована: EXPO Corporation

Официальная поддержка: ГОССТРОЙ РОССИИ; Строительство и Строительная Индустрия; Строительная газета

Официальная гостиница: AEROSTAR HOTEL MOSCOW

БЕСПЛАТНОЕ ПРИГЛАШЕНИЕ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

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 ОТВЕТЯТ 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

- 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

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 с 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

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ВАМ ОБЕСПЕЧАТ МАТЕРИАЛЫ ОБУСТРОЙСТВА ДОРОГ ПРОИЗВОДСТВА РОСТОВСКОГО ЗАВОДА *«МОДЭМ»*

ТЕРМОПЛАСТИК ПЛ-5142 — для разметки дорог с высокой интенсивностью движения, пешеходных переходов.

ПЛЕНКА СВЕТООТРАЖАЮЩАЯ — для изготовления и ремонта дорожных знаков в комплексе с клеем.

ТКАНЬ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩАЯ — обеспечит безопасность работающих на дорогах.

«АКРЭДОР-503» — водоосновная краска для разметки дорог в комплексе с микросферами, способствующими лучшей видимости дорожной разметки. Готовая к употреблению, время высыхания 15 мин.

ЗАВОД «МОДЭМ» ТАКЖЕ ПРЕДЛАГАЕТ ЛАКОКРАСОЧНУЮ ПРОДУКЦИЮ:

Эмали ПФ-115, ПФ-133 широкой цветовой гаммы;

Эмаль ХВ-124 — стойкий материал для окрашивания металлоконструкций в атмосферных условиях;

Краска ХВ-161 — фасадная краска.

Приглашаем к сотрудничеству. Цены завода-изготовителя.

Завод «МОДЭМ», 344091 г.Ростов-на-Дону, ул. Каширская, 9
тел. (8632) 28-89-04, 28-89-07, 28-89-16
тел./факс (8632) 28-89-03
телетайп 123811 КОЛЕР

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
АВТОПАРТНЕР
Москва, ул. Черняховского, 16

Тел.: (095) 152-1815
152-9079
Факс (095) 152-7463

В условиях растущей сети дорог, повышающихся объемов дорожного строительства и растущих грузопотоков (на фоне вхождения России в Еврорынок) ужесточаются требования со стороны контролирующих и лицензирующих органов к строительным и ремонтным работам на дорогах.

«РемДорРос-Сервис», работающее под патронажем ПИЦ ГАИ России, в соответствии с текущей нормативной базой, предлагает Вам полный спектр изделий для обеспечения дорожного ремонта и строительства:

- знаки и информационные щиты
- средства ограждения и сигнализации
- нестандартные металлоконструкции
- профессиональную одежду

Заказывайте сегодня
(095) 572-7732,
572-3007, 573-1022

И приезжайте
141400, г.Химки, ул.Гоголя, д. 9а,
ЗАО «РемДорРос-Сервис»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

РЕЗЦЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Крупнейшие фирмы – изготовители дорожно-фрезерных машин оснащают рабочие органы режущим инструментом, который разрабатывается и выпускается в г.Москве.

Резцы фирмы ПИГМА КЕННАМЕТАЛ отвечают мировым стандартам. Гарантируется стабильность качества изделий.

Резцы предназначены для оснащения барабанных исполнительных органов дорожно-фрезерных машин фирмы Wirtgen (генерального партнера в области дорожного инструмента) и других зарубежных и отечественных дорожных машин холодного фрезерования и служат для разрушения асфальтовых и бетонных покрытий любой прочности и абразивности.

Вы можете приобрести резцы непосредственно у производителя. Это выгодно и удобно! ПИГМА КЕННАМЕТАЛ также производит ремонт и сервисное обслуживание барабанных исполнительных органов дорожных машин холодного фрезерования.

ПИГМА КЕННАМЕТАЛ
Российско-американское предприятие

(095) 385-1000 – отдел маркетинга и продаж

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

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»

тел./факс (3511) 33-79-96, 33-47-38

№ лицензии ПРИУ-АВа рег. 002270

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 гудронаторы.

Площадки, роспуски, панелевозы, цементовозы, муковозы.

Прицепы с управляемыми тележками для перевозки ферм длиной до 33 м и массой до 60 т.

АВТЭН

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

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. Прожектерная, 4
ООО «Эмульбит»

Российская государственная научная библиотека
www.booksite.ru

KRUPP BERCO

BERCO

МИР ТРАКОВ

Каждый дорожник знает, где есть любые запасные части для

- трансмиссии и дифференциала
- двигателя и насосов
- элементы ходовой части и траки
- фильтры и сальники
- масло: SAE 15 W/40, SAE 10 W/30, SAE 30
- любые из 1001 детали

Для любой дорожно-строительной техники, в том числе

- Atlas Copco
- KOMATSU
- CATERPILLAR
- HITACHI
- JCB
- DEUTZ
- FIAT-ALLIS
- FIAT-HITACHI
- BOMAG
- LIBHERR
- KATO

«С.М.Д.-РУС» — эксклюзивный дистрибьютер «BERCO» на рынке СНГ.

А вы знаете? «С.М.Д. — РУС»

Заказывайте прямо сейчас

(095) 195-1531,
(095) 195-88-64

123007, Москва,
ул. 4-я Магистральная, 7а

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

КРОССВОРД «АВТОДОРОЖНЫЙ»

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Немецкая фирма, изготавливающая задние мосты для КамАЗов. 4. Часть воздушного шара. 10. Титул принцесс королевского дома в Испании. 11. Наземный вид транспорта. 12. Сооружение для сортировки вагонов. 13. Итальянский математик, предложил подвес — прообраз карданного механизма. 18. Марка отечественного автомобиля. 19. Тип автомобильного кузова. 20. Столица Норвегии. 21. Подъемно-транспортная машина. 24. Английский поэт, автор сборника «Песни невинности». 25. На севере: шест для управления нартами. 27. Бочонок для пресной воды на флоте. 32. Изобретатель первого автомобиля с паровым двигателем. 33. Марка немецких автомобилей. 34. Приспособление для закрепления подвижной части точного измерительного прибора. 35. Характерный для рококо мотив орнамента — стилизованная раковина. 36. Крупное соединение военных судов.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Расстояние между колесами каждой оси автомобиля. 3. Марка итальянских автомобилей. 5. Марка английских автомобилей. 6. Один из авторов книги «Автомобиль УАЗ-469». 7. Название велосипеда в армии во время первой мировой войны. 8. Поэт — в торжественном стиле речи. 9. Кран для подъема якоря. 14. Петербургский автомобильный завод в 1904 — 1909 гг. 15. Часть автомобильного поршня. 16. Автомобильное издание. 17. Название ряда блоков капиталистических государств. 22. Сладкий плод (в сушеном виде курага). 23. Расстояние между нижней частью автомобиля и дорогой. 26. Марка американского автомобиля. 28. Корабельная снасть. 29. Советский художник кино. Фильмы: «Юность Максима», «Гамлет». 30. Поделочный камень. 31. Ряд повозок, следующих одна за другой.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 3

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Меридиан. 8. Ремитент. 9. Аксиома. 11. Лебедев. 12. Дивизия. 13. Гитара. 17. Краков. 19. Лопасть. 20. Вьюрок. 21. Акоста. 24. Великая. 34. Луконин. 35. Редакция. 36. Болгария.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Меркурий. 2. Личинка. 3. Засада. 4. Темляк. 5. Стрелка. 6. Анненков. 10. Кинкан. 14. Ривьера. 15. Воронеж. 16. Штокман. 18. Рентген. 22. Символ. 23. Бетховен. 25. Виргиния. 27. Меломан. 29. Гонорар. 30. Секция. 31. Балкон.

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.

Forthermore 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

FROM PLACE OF EVENT

Northern Corridor
Reportage from motor rally Oyulyu-Syktyvkar 1

ROAD REFORM

To live within existing means 4

AT FIRST HAND

The new Taxation Code. Mr. O. Skvortsov, Deputy Head of FRS (Federal Road Service) will speak 10

SCIENCE AND TECHNOLOGIES

Report on a session of the College, FRS 14

PROBLEMS AND DECISIONS

Towards the XXI century — by two-storeyed road. Story about the new transport communications 17

THEORY AND PRACTICE

«Suzdal's lessons»
Article about work on the All-Russian seminar — workshop in Suzdal 18

PROJECTS

Report on the presentation of the largest project - TransSiberian Highway 24

REGIONS

«We understand each other»
Conversation with Mr. F.Shevalev, Deputy Heard of the Rostov region, regarding the Regional Road Programme 25

PROBLEM REPORTAGE

«Crayfish is going preparing to whistle» 30

NEW TECHNOLOGIES

A step to the future
About efficient technology experience of maintenance of a highway 34

ROUND TABLE

The Caucasus - thin thing

Discussion on a problem of operation of federal roads in economic and political unstable conditions 38

ARCHIVIST

«Towards Moscow to bargaining»
Story about the first settlements near by Don 44

INTERNATIONAL ASPECTS

Report on the Eurasian Conference on Transport 56

• • •

There is branch official and business information, too.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

На тонких слоях

На фотографии показан обрезчик кромок (дополнительное оборудование)

Большой диаметр вальца — это большое преимущество

У тандемных виброкатков «Dynapac» (Динапак) новой серии «CC» — модели CC222, CC232, CC422 и CC522 валец большего диаметра, чем у большинства аналогичных моделей катков такого же класса. Кроме того, эти катки обладают уникальной комбинацией характеристик уплотнения — более высокая частота вибрации при более низкой амплитуде. Сочетание этих особенностей дает возможность достигать требуемой плотности всего за несколько проходов катка, а это жизненно важно для получения качественного результата, особенно при уплотнении быстроостывающих тонких слоев асфальтобетонных смесей.
Катки серии «CC» обладают и другими особенностями, которые способствуют более эффективной работе по уплотнению материалов. Например, расположенная под углом опора переднего вальца обеспечивает хороший обзор боковой кромки вальца. Шарнирное сочленение рамы катков и заднего вальца делает машины маневренными, легко управляемыми. Асимметричная кабина, панель управления, перемещающаяся вдоль платформы, кресло оператора, поворачивающееся более чем на 180 °, дают оператору возможность практически кругового обзора без всякого напряжения.
Каждая из моделей виброкатков серии «CC», совершенно очевидно, находится в гармонии с требованиями к уплотняющей технике сегодняшнего дня.

SVEDALA

SVEDALA РОССИЯ
(Головной офис) 192289, Санкт-Петербург, пр. 9-го Января, 15А.
Тел. +812-172 46 33. Факс +812-172 73 89.
109052, Москва, Нижегородская ул., 33. Тел. +095-742 78 95. Факс +095-742 78 96.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

АБРИС
Рекламно-информационное агентство
316-48-69

ПОДУМАЙ О ДВИГАТЕЛЕ

РЕКЛАМА – ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ

ЗАКАЖИ ДВИГАТЕЛЬ В АБРИСе

MACCAFERRI

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, геокомпозитных материалов, геотекстиля и биоматов для :

- **укрепления склонов и армирования грунта;**
- **армирования дорожного полотна;**
- **отвода дренажных и грунтовых вод;**
- **защиты от камнепадов;**
- **крепления конусов мостов и оголовков труб;**
- **морских и речных берегоукреплений;**
- **рекультивации свалок и консервации грунта;**
- **инициализации роста травяного покрова.**

103009 Москва - РОССИЯ тел.: (095)-275-0914
ул.Мельникова, д.7, к.38 тел/факс: (095)-274-6740

АСФАЛЬТОВЫЙ РЕЦИКЛЕР BA-4000

BA-4000 – как правило используется в качестве основной машины в сотаве дорожно-ремонтного комплекса при производстве текущего ремонта дорог. В следствии малой массы очень мобилен, легко перемещается без тягача.

Технические характеристики:

Вместимость барабана–мешалки 800 кг, горелки MAN мощностью 135 кВт с термостатом, ходовое шасси типа Тандем устанавливаемое по высоте с набегающим тормозом, макс. скорость буксировки 80 км/час.

Производительность: 3.5 – 4 т/час, потребление топлива горелкой около 5 л/т.

Длина	4400мм
Ширина	2000мм
Высота	2000мм
Вес	1700кг
Диз.двигат. Hatz 1цил.	4.4кВт
Генератор	2.0кВт

ТЕЛ.: (095) 250-92-44, 969-72-38
767-18-82
ФАКС:(095) 412-93-15, 243-70-48

Следите за дальнейшими публикациями (начало в №№ 2,3).

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru