Автомобильные дороги

8-98

«Главное - стабильность»

«Выхлоп ценою в жизнь»

«Протест двух бульдозеров

«Полсотни в оба конца

1998 г. N5-8

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ПОПОВ,
наш корр.

28 августа открылось движение по реконструированному участку автомагистрали "Крым". Теперь поток автомобилей, достигающий 15 тысяч машин в сутки, сможет идти в обход Тулы и Щекино.

СВЕТЛАЯ ПЯТНИЦА

Приглашение присутствовать на торжественном открытии первой очереди автомобильной дороги в обход г.Тулы и г.Щекино пришло в редакцию из федеральной дирекции автомобильной дороги Москва - Харьков. В нем директор С.В.Билецкий сообщал, что ***"законченный ремонтом участок автомагистрали "Крым" км 192 + 500 - 224 будет предъявлен государственной комиссии до 1 сентября 1998 г."****. Звоню в Орел, где расположена дирекция, прошу уточнить день сдачи участка. Трубку взял сам Сергей Владимирович:*

- Журнал "Автомобильные дороги"? Ждем вас на открытии. Когда? Тут пока сказать сложно. Завтра рабочая комиссия, тогда определимся. Заливают дожди, очень сложно с обочинами, работаем весь световой день.

Дожди заливали участок несколько недель, почти без просветов. Но и техника, и люди не подвели. А к назначенному полудню тучи исчезли, солнышко, видимо, тоже пожелало поучаствовать в светлом празднике открытия новой дороги. В сегодняшней России так мало радостных дней. Но в ту пятницу у всех участников события было по-настоящему приподнятое, мажорное настроение.

Со стороны заказчика

Сергей Владимирович Билецкий как главный хозяин торжественного мероприятия успевал всюду. Показывал "товар лицом" государственной комиссии, руководил церемонией открытия, предоставлял слово почетным гостям...

Некоторыми подробностями о проделанной работе со мной поделился начальник отдела строительства федеральной дирекции автодороги Москва - Харьков Г.А.Семин. Ремонт участка был главной заботой Геннадия Александровича ровно два года.

- В августе 96-го работы начала военная организация ТДСУ № 1371. Поначалу дела шли неплохо, но в 97-м году из-за недостаточного финансирования темп резко упал. Весной 98-го мы поняли, что нужны свежие силы. Объявленный конкурс выиграло АО "Труд". Приступили к работе в мае. За три с небольшим месяца выполнен весь комплекс работ по устройству дорожной одежды, сооружено более 12 километров современных ограждений, многое другое. Не скрою, таким подрядчиком мы очень довольны. До конца года планируем завершить вторую очередь протяженностью 22,5 километра и открыть движение в обход Тулы и Щекино в полном объеме.

Прошу назвать сотрудников дирекции, которых сегодня грех не вспомнить. Геннадий Александрович заявляет, что трудились ударно практически все. Особенно же считает необходимым назвать имена начальника центральной лаборатории О.М.Дубровкиной и главного специалиста А.Ю.Виля.

Нашу беседу прерывает громкий марш военного духового оркестра. Музыканты приветствуют прибытие комфортабельного автобуса - "Мерседеса", на котором государственная комиссия завершила объезд нового участка. По улыбчивым лицам выходящих из автобуса дорожников и представителей государственной комиссии видно, что с подписанием акта приемки серьезных вопросов не возникло.

И.А. Урманов, Н.В. Аверьянов

Со стороны подрядчика

Главный праздник сегод-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ня, р[illegible]ожников. тен д[illegible]егодняш- Это от их [illegible]к могли". монтированным участком гордо реет зеленый транспарант со словами: **"35 км автомобильных дорог - труженикам героической ТУЛЫ от тружеников "ТРУДА".**

Улучив момент, знакомлюсь с главным героем события начальником стройки В.А.Бочаровым. Официально его должность называется "директор Тульского филиала АО "Труд". Подтянутость и четкость движений выдают в Бочарове бывшего офицера. Так и оказалось. За плечами Владимира Алексеевича более двадцати лет службы. Как военный строитель он много колесил по стране. Несколько лет назад работал на северном подходе к Туле под руководством В.Д.Ковшова. Выйдя в отставку, отдыхал недолго. Владимир Дмитриевич Ковшов, возглавив Московский филиал АО "Труд", пригласил к себе.

- За три месяца мы освоили на этом участке 50 миллионов рублей, - рассказывает В.А.Бочаров. - Техника в "Труде" самая совершенная - американская, английская, немецкая. Наши отечественные катки "Раскат" тоже, кстати, очень хорошо себя

В.А. Бочаров, С.Н. Сапов

зарекомендовали. Использовали современные технологии, современные материалы, модифицированный битум. То есть мы держали уровень не только по нашим российским меркам, но и по требованиям мировых стандартов.

По моей просьбе Владимир Алексеевич называет [illegible]ектор доволен своим главным инженером С.Н.Саповым. Несмотря на свои 24 года, Сергей Николаевич показал себя грамотным специалистом. Среди ударников стройки начальник называет имена мастеров С.В.Иванова, С.И.-Смирнова, начальника участка Н.Л.Козловского, механика И.Б.Бочарова, совсем молодого мастера А.Г.Рыбакова.

Доволен директор и рабочими. В сложных погодных условиях практически все трудились с полной самоотдачей, и теперь Бочаров думает о заслуженном моральном и материальном поощрении коллектива.

Н.Н. Баранов

До разрезания ленточки остаются считанные минуты. Прошу симпатичного серьезного главного инженера сказать несколько слов о своей успешной карьере. На этом участке Сергей Сапов, оказывается, старожил. Один из немногих, кто начинал ремонт два года назад. Попал сюда в качестве инженера-геодезиста после Тульского строительного института, затем трудился в

С.В. Билецкий, В.Д. Ковшов

производственном отделе. Опытный глаз Бочарова углядел перспективного парня, совместная работа показала, что выбор главного инженера был точным.

Прошу Сапова познакомить с рядовым дорожником. Главный инженер представляет Н.Н.Баранова, бригадира монтажников, изготовивших все водосбросы. Их на участке насчитывается целых 47.

Едва я успел сфотографировать Николая Баранова, как оркестр заиграл бессмертный вальс "На сопках Маньчжурии", приглашая гостей на главный момент торжественной церемонии.

Общий праздник

К красной ленте подходят руководители Тульской области, Щекинского района, члены государственной комиссии, почетные гости. Первым Билецкий приглашает выступить заместителя губернатора области Н.В.Аверьянова. Николай Васильевич отмечает значение дороги не только для Тульской области, но и для огромного региона России. Новый участок делает удобнее, короче и комфортабельнее путь из Москвы в южные области страны и на Украину. Ну а для Тулы и Щекино значение нового участка трудно переоценить. Жителям этих городов станет в буквальном смысле легче дышать, когда тысячи автомобилей пойдут не через городские улицы, а по открываемой сегодня дороге.

Выступавший затем заместитель руководителя ФДС России И.А.Урманов отметил, что сегодняшний праздник создавали общими усилиями и дорожники АО "Труд", и администрация Тульской области, и Федеральная дорожная служба. Еще в июне были сомнения в сдаче участка до конца августа. Сегодня стало ясно, что при правильном использовании Дорожного фонда, умелой организации труда, объединении усилий местных властей, заказчика и подрядчика можно в короткие сроки выполнить огромный объем работ.

Под звуки оркестра разрезается красная ленточка. Дорога открыта! Первая колонна грузовиков АО "Труд" медленно движется по трассе, салютуя гудками памятному событию. Для кого-то подобная церемония первая, для иных очередная, но душевный подъем испытывают все. В голове крутятся строчки известной бардовской песни: "Как здорово, что все мы здесь сегодня собрались". Кстати, о бардах. Выяснилось, что В.А.Бочаров умеет не только хорошо строить дороги, но и душевно поет под гитару песни собственного сочинения.

А закончился этот светлый день в Ясной Поляне, расположенной от места события всего лишь в десятке километров. Полюбоваться красотами имения, поклониться праху Л.Н.Толстого смогли и московские журналисты, и дорожники, названные и не названные в этом репортаже.

Тульская обл.
(Фото автора)

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

В 1977 году
награжден
орденом «Знак
почета»

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.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:
АСТАШИН В.В.
(И.О. главного редактора),
ИЛЬИНА Р.П.
(первый заместитель генерального директора издательства),
КРАШОНКИН А.А.
(заместитель генерального директора издательства),
КУВИТАНОВ О.Г.
(ответственный секретарь),
СТАРОСТИН В.И.
(заместитель главного редактора)

РЕДАКТОРЫ:
ЗАГУМЕННОВ В.А.,
КОВАЛЕНКО Л.И.,
КОЗЛОВ И.Т,
КУШНИРЕНКО Н.В.,
ПОПОВ В.С.,
ПРОКАЗОВ Н.В.

Компьютерная верстка и предпечатная подготовка:
ЭММУС В.А.
САФОНОВ С.В.

Фото:
ЗАГУМЕННОВ В.А.
АЛЕКСАНДРОВ А.А

Адрес редакции:
123480, г.Москпа, ул. Героев Панфиловцев, 24.
Тел.: (095) 496-67-66. 496-85-70 (факс).
Телетайп 11153 «ПИКЕТ».
Телекс 911531.
Тираж - 30 000 экз. Формат 210 х 297,
Вывод пленок - 000 «АА-ПРЕСС»,
Отпечатано UPC Consulting Ltd.,
Vaasa, Finland
ISSN0005-2353
© «Издательство «Дороги». 1998.
Цена договорная

Август 1998 г.

1
С места события
«Светлая пятница»

4
Из первых рук
«Главное - стабильность»

6
Дорожная реформа
«На новые рубежи»

10
Кадровая политика
«Чтобы судить не по одежке»

11
Новое в дорожном строительстве

12
Новые технологии
«Долговечность - признак качества»

14
Деловая хроника

16
Точка зрения
«Протест двух бульдозеров»

18
Вин
«Не

20
Эко
«Вы

22
Стр
«К

24
Дор
«Дре

26
Му
«Е

28
Дор
«Д

30
Де
«С

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Д•М•Е•Р•Е №8 (801)

...ание: опыт!
...трывные заплаты»

...ология
...клоп ценою в жизнь»

...ительство
...ужский обход»

...жное машиностроение
...дноут на фарватере»

...иципальная сеть
...ить или ходить?»

...жник СНГ
...оги Казахстана»

...вой этикет
...ва, слова, слова...»

31
Путеводитель по федеральным дорогам Саратовской области

42
Дела и люди «Полсотни в оба конца»

44
Юбилеи «Вечный зов дороги»

45
Деловое досье

50
Архивариус «Мосты Римского величия»

54
Творчество наших читателей

57
Страницы истории

64
Вниманию иностранных читателей

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

Поляков В.Ф. - заместитель председателя совета, генеральный директор издательства «Дороги»

ЧЛЕНЫ СОВЕТА:

Афанасьев А.М. - генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР»;

Быстрое Н.В. - директор Центра лабораторного контроля, диагностики и сертификации, кандидат технических наук;

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

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

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

Малое А.С. - генеральный директор Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном строительстве «АСПОР»;

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

Зарубин А.П. - главный инженер Гипродор НИИ;

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

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

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора.

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

® 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

Юрий БЕЛЯЕВ, заместитель руководителя ФДС России:

"ГЛАВНОЕ - СТАБИЛЬНОСТЬ"

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Юрию Александровичу Беляеву - 38 лет. Родился в Белоруссии, в семье военного. После окончания Киевского автомобильно-дорожного института работал мастером, инженером, главным инженером ДРСУ. С 1987 по 1997 год - в Воронежской дирекции региональных дирекций автомобильных дорог, последние шесть лет - директор. В 1997 году назначен заместителем руководителя ФДС России, курирующим вопросы дорожного строительства.

Юрий Александрович женат, имеет сына-школьника.

- Юрий Александрович, в последние годы тема нового дорожного строительства в России, незаметно отошла на второй план. На первый план вышли вопросы содержания и ремонта. Но вот, похоже, все снова меняется и о новом строительстве говорят как о приоритетном направлении деятельности ФДС России. Каково ваше мнение?

- Было бы неправильно говорить о том, что приоритеты вдруг поменялись, а содержать и ремонтировать дороги - уже не главное. Напротив, дорожная сеть стареет, нагрузки на нее резко возросли в связи с поголовной автомобилизацией страны, и она уже не выдерживает их. Вопросы ремонта и содержания по-прежнему остаются в центре внимания ФДС. И именно поэтому руководством и коллегией Федеральной дорожной службы было принято решение форсировать новое строительство.

Да и сама экономическая ситуация подсказывает, что развитие предпринимательства, малого и среднего бизнеса происходит в том числе за счет автомобилизации грузовых потоков. А значит, и за счет увеличения нагрузки на дорожную сеть. Так что речь идет не о смене приоритетов, но о некоторой корректировке курса в соответствии с потребностями экономики. Надо отдавать себе отчет в том, что без нового строительства, без скоростных современных дорог, путепроводов, мостов, развязок действующая сеть долго не протянет.

- Разговоры о том, сколько дорог не хватает России, давно "гуляют" по средствам массовой информации. Одни называют цифру полтора миллиона километров, другие - три... А вы как считаете?

- Хороших дорог, как и денег, россиянам не хватало всегда. Нынешняя дорожная сеть, по общему мнению, постоянно улучшается, но по-прежнему она остается недостаточно развитой, и особенно в сибирском и дальневосточном регионах.

Впрочем, и центральные регионы страны ощущают дорожную недостаточность. Основательно перегружены магистрали из Москвы на Петербург, Минск, Воронеж... Споры о том, каких и сколько дорог - федеральных, территориальных - нам необходимо, оставим ученым и специалистам, занимающимся этой проблемой. Замечу лишь, что рубеж в полтора миллиона километров дорог с твердым покрытием, о котором упоминалось в докладе на коллегии ФДС по итогам работы в первом полугодии 1998 года, вполне по силам российским строителям. У них для этого есть все: техника, кадры, материалы, научная база...

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ
Программой работ на 1998 год предусмотрено ввести в эксплуатацию 3100 км дорог общего пользования, в том числе 940 км федеральных дорог.

Но потребность в реализации новых проектов, строительстве более глубоких обходов Воронежа и других городов, хордовых дорог. В этом деле вообще не должно быть остановок.

Я уже не говорю о строительстве стратегических, жизненно важных для экономики страны магистралей. Таких, как Москва - Владивосток. В 2000 году по ней можно будет проехать из конца в конец, без проблем. В хорошем темпе ведется строительство дорог из Москвы в южном направлении. Уже в этом году будет пущено рабочее движение на участке Каширского шоссе. В целом программа нового строительства и реконструкции в 1998 году, несмотря на крайне неблагоприятные погодные и финансовые условия, будет выполнена.

- Поговорим об этих условиях подробнее. С погоды взять нечего: сначала стояла сумасшедшая жара, потом все залило. При этом

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

многое зависит от организации работ, умения и желания руководителей строить дороги. Наверное, повлияли на результат и другие факторы?

- Как это ни странно, как раз желания и настойчивости не хватило некоторым руководителям. Они очень медленно разворачивались, упустили время в начале строительного сезона.

Не лучшим образом сказался на результатах труда и фактор нестабильности. В 1995 году наблюдался подъем и рост объемов строительства, в 1996 и 1997 годах начался ощутимый спад, в нынешнем - снова подъем.

Для дорожно-строительного комплекса подобный ритм крайне нежелателен. Как на качелях. Все время приходится перестраиваться: то набирать, то увольнять персонал, то наращивать, то замораживать мощности. Понятно, с каким настроением работают люди, не уверенные в завтрашнем дне.

Чего нам не хватает сегодня - так это стабильности, без которой трудно рассчитывать на успех в любом деле.

- Вернемся к дорожному строительству, и к тому общеизвестному факту, что в свое время оно вытянуло из болота кризиса экономику Германии. А экономику России?

- Почему нет? Дорожное строительство способно оказать самое решительное и положительное влияние на ситуацию в российской экономики сюда можно привлечь значительную часть тех же безработных шахтеров. ФДС уже приняло специальное решение по созданию дополнительных рабочих мест для шахтеров. Хотелось бы, чтобы в этом нас поддерживали правительство и парламент.

Дорожный бум способен оживить ситуацию во многих отраслях. При этом возрастет объем транспортных перевозок, получат новые заказы химики, металлурги, машиностроители, представители других отраслей. Найдется работа проектировщикам, ученым и даже космическому ведомству...

Дорожное строительство, ко всему прочему, имеет и социальный аспект. Поскольку с новой дорогой у людей появляются новые возможности, их жизнь меняется к лучшему, развиваются новые производства. Там, где это понимают, дело спорится. Не хватает собственных сил на строительство - можно объединить усилия нескольких территорий, подписав, например, меморандум о сотрудничестве или реализации отдельного крупного проекта.

- И что, уже есть такого рода соглашения?

- К сегодняшнему дню подписано несколько меморандумов, в том числе по строительству северного коридора. Как они рождаются? Мы предъявляем руководству областей, по которым пройдет, например, новая магистраль, полную раскладку по затратам.

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ
Объем финансирования по статье "Реконструкция и строительство дорог" в 1998 году в два раза превысил прошлогодний уровень.

На ремонт, содержание, строительство, расчеты по субвенциям и дотациям из Федерального дорожного фонда. Как правило, наши сроки реализации проекта губернаторов не устраивают, и мы вместе решаем, что здесь можно сделать. Упоминавшейся меморандум, например, подписали глава Республики Коми, губернаторы Архангельской, Вологодской и Костромской областей. А это значит, что уже в следующем году проект будет учитываться при соответствующих бюджетных назначениях.

- Хотя бы коротко коснемся и других аспектов строительной политики ФДС. Машиностроители, например, сетуют на то, что российские подрядчики не покупают отечественной техники, подрядчики предъявляют претензии организаторам торгов, отдающим предпочтение зарубежным фирмам. Что можно сказать по этому поводу?

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ
В 1998 году строительство и реконструкция осуществлялись на 492 объектах, приоритетным финансированием обеспечивались объекты с высокой степенью готовности, вошедшие в программу "Дороги России".

- Со всей ответственностью заявляю, что в этом году мы не сделали бы и половины намеченного, если бы использовали непроизводительную технику, устаревшую технологию и отказались от торгов. Технологии, кстати, при строительстве применяются в основном наши, отечественные, а вот техника действительно в основном западная.

Что поделаешь, если российское дорожное машиностроение еще не встало как следует на ноги и лишь отдельные образцы отечественной техники способны на равных конкурировать с зарубежными аналогами. Хотя и здесь дело сдвинулось с мертвой точки и целый ряд российских машин уже на уровне, успешно действуют совместные машиностроительные производства.

Что касается засилия зарубежных строителей - проблема здесь надуманная. На российском дорожном рынке их не более 3 - 4 процентов, включая совместные производства, и погоды они не делают. А вот польза от их присутствия есть. Зарубежные фирмы, как правило, демонстрируют высший уровень организации труда, заставляют российских подрядчиков подтянуться, повысить качество работ, позаботиться о технической оснащенности. Кстати, по последнему показателю многие российские подрядчики превосходят своих зарубежных конкурентов.

- В дорожной отрасли сегодня происходят стремительные перемены. С чем это связано и каким видится вам конечный результат?

- Перемены связаны с указами Президента России, касающимися дорожной отрасли, и в частности по платным дорогам, полосе отвода. Они связаны с решительным реформированием отрасли, структурными преобразованиями.

Главный же итог - в том, что постепенно меняется отношение к дорогам и дорожному строительству со стороны пользователей. На смену иждивенчеству приходит понимание необходимости вкладывать средства в дороги, иметь разные дороги - платные и бесплатные, скоростные и обычные, федеральные и территориальные...

Профессор Киевского автодорожного института Георгий Камилович Сюньи, у которого я учился, говорил, что по дорогам судят о культуре страны. Чем они лучше, тем выше культура вообще и культурный уровень жизни людей в частности. Выходит, дорожные строители решают не только экономическую, но и важную социальную задачу.

Беседу вел

Владимир СТАРОСТИН

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НА НОВЫЕ РУБЕЖИ

Об итогах работы ФДС России в первом полугодии 1998 года

ФУНКЦИИ И ЗАДАЧИ

Напомним читателям журнала, что в соответствии с Указом Президента Российской Федерации "О дорожной реформе" на Федеральную дорожную службу России возложены функции по реализации государственной политики в дорожном хозяйстве. ФДС осуществляет непосредственное управление федеральными дорогами и имуществом, имеет в своем ведении более 400 предприятий и организаций федеральной собственности... Несет ответственность за обеспечение безопасных условий движения на автомобильных дорогах...

ФДС России осуществляет оперативное управление средствами Федерального дорожного фонда Российской Федерации и несет ответственность за их целевое и эффективное использование, осуществляет мониторинг налоговых поступлений от основных плательщиков и инвестиционный контроль за деятельностью организаций, выполняющих функции заказчика по дорожным работам на федеральных дорогах, а также контроль за использованием субвенций и дотаций органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации. Она непосредственно осуществляет функции государственного заказчика, организует работу по конкурсному размещению заказов более чем на 105 тысячах объектов, решает вопросы по закупке основных материалов, необходимых для обеспечения содержания федеральных автомобильных дорог и дорожной техники.

Федеральная дорожная служба России осуществляет функции управления дорожным хозяйством в тесном сотрудничестве с министерствами, ведомствами и администрациями субъектов Российской Федерации, территориальными органами управления автомобильными дорогами и общественными организациями. Для решения социальных вопросов отрасли осуществляется взаимодействие с профсоюзами. Ежегодно заключается Отраслевое тарифное соглашение между ЦК профсоюза, ФДС России, предприятиями отрасли и Министерством труда Российской Федерации.

ПОТРЕБНОСТИ ЭКОНОМИКИ И НАСЕЛЕНИЯ

Ускоренное развитие сети дорог в Российской Федерации, реконструкция наиболее загруженных магистралей, своевременное проведение ремонтных работ и благоустройство дорог являются первоочередными задачами.

Согласно расчетам, минимально необходимая протяженность сети автомобильных дорог с твердым покрытием, способная обеспечить надежную связь промышленных, сельскохозяйственных, культурных центров и населенных пунктов, должна составлять не менее 1,5 миллиона километров, причем эффективно размещенных по территории России.

Главной целью создания современной сети автомобильных дорог в России является обеспечение условий для скорейшего развития экономики и национальных ресурсов страны, стабилизация социально-экономической ситуации и повышение деловой активности населения путем удовлетворения спроса и доступности в автомобильных перевозках.

В результате создания современной дорожной сети: **в экономике** сокращаются потери от бездорожья, увеличивается валовой общественный продукт и доходы бюджета за счет сокращения эксплуатационных затрат пользователей дорог и воздействия внетранспортного эффекта от развития дорожной сети на другие отрасли экономики страны; **в социальной сфере** повышается жизненный и культурный уровень населения, снижается стоимость товаров и услуг, повышается подвижность населения, сокращается стоимость автомобильных перевозок и времени пребывания пассажиров в пути, снижается количество дорожно-транспортных происшествий и отрицательное воздействие автомобильных дорог на окружающую среду.

Имеющаяся дорожная сеть по количественным и качественным показателям не соответствует требованиям автомобильного транспорта и задачам реформирования экономики страны.

Исходя из технического состояния дорожной сети, обеспечения перспективного грузооборота и пассажирооборота автомобильного транспорта в центре внимания развития федеральных дорог находятся, автомобильные магистрали (приоритетные): Москва - Минск (в пределах Российской Федерации), Москва - Санкт-Петербург, Чита - Хабаровск - Владивосток, Москва - Воронеж, Москва - Нижний Новогород, Москва - Ярославль, Москва - Самара; направление Северо-Запад - Урал (автомобильные дороги, проходящие по территориям Ленинградской, Вологодской, Ярославской, Костромской, Кировской, Пермской, Свердловской областей); автомобильные дороги Западно-Сибирского региона (проходящие по территориям Ханты-Мансийского автономного округа и Тюменской области).

Сравнительные данные диагностики транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог показывают, что в первом полугодии 1998 года несколько сократилась протяженность федеральных дорог с неудовлетворительной ровностью покрытия (на 6 процентов) и прочностью дорожной одежды (на 3 процента). Сохранилась на прежнем уровне протяженность дорог, подлежащих тем или иным видам ремонта.

Вместе с тем значительная часть дорог продолжает отставать от требований, предъявляемых возросшей интенсивностью движения и составом транспортного потока. В режиме значительных перегрузок, когда интенсивность движения на дорогах в несколько раз превышает нормативную, работают 4 тыс. км федеральных дорог. **Требуют проведения ремонтных работ 60 процентов федеральных дорог, более 50 процентов этих дорог нуждаются в усилении дорожной одежды, 23 процента - в улучшении ровности покрытия, а на 40 процентах необходимо выполнить работы по устройству поверхностной обработки. Более трети от общей протяженности федеральных дорог и три четверти территориальной дорожной сети составляют дороги, рассчитанные на эксплуатацию автомобилей с осевой массой до 6 тонн.**

В настоящее время на федеральных дорогах эксплуатируются 5284 моста и путепровода общей протяженностью 294 км. Из них 20 процентов находится в неудовлетворительном состоянии. На местных дорогах практически каждый четвертый мост - деревянный, что не позволяет осуществлять движение грузовых автомобилей и требует их замены на мосты капитального типа.

ЧТО СДЕЛАНО, ЧТО ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ

Основные направления

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

политики Федеральной дорожной службы России в области строительства и реконструкции дорог определены в Президентской программе развития и совершенствования автомобильных дорог "Дороги России" и включают в себя ликвидацию грунтовых разрывов, в первую очередь на трансконтинентальной магистрали Омск - Новосибирск - Кемерово - Красноярск - Иркутск - Улан-Удэ - Чита - Хабаровск - Владивосток, реконструкцию наиболее загруженных магистралей, в том числе федеральных дорог Москва - Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск (магистраль "Дон"), Москва - Санкт-Петербург, Москва - Харьков, Москва - Минск, а также перестройку мостов и путепроводов, техническое состояние которых не обеспечивает пропуска современного транспорта.

Программой работ на 1998 год предусмотрено осуществить ввод в эксплуатацию 5100 км дорог общего пользования, в том числе федеральных дорог протяженностью 630 км и 6100 п.м мостов и путепроводов. Исходя из объемов финансовых ресурсов на 1998 год, установленных в расходной части бюджета Федерального дорожного фонда Российской Федерации по статье "Реконструкция и строительство дорог", предусмотрено 6683,0 млн рублей, что в два раза превышает на строительство территориальных дорог - 3422,9 млн рублей.

Всего на текущий год принято к строительству и реконструкции 492 объекта, из них по федеральному строительству - 276 объектов, по территориальному строительству (субвенции) - 216 объектов.

При распределении объемов финансирования на объекты строительства (реконструкции) учитывались дороги приоритетного направления, с высокой степенью готовности, вошедшие в программу "Дороги России".

Фактически за первое полугодие 1998 года всего введено в эксплуатацию 347 км автомобильных дорог общего пользования (новое строительство - 172 км), из них 40 км федеральных дорог (новое строительство - 33 км) и 307 км территориальных (новое строительство - 139 км).

Впервые за последние два года наблюдается рост объемов ввода в эксплуатацию дорог. Так, по сравнению с первым полугодием 1996 года общий объем ввода дорог вырос на 3,6 процента (федеральных - в 3,6 раза), а с 1997 годом - на 36 процентов (федеральных - в 8 раз, территориальных - на 23 процента). Удельный вес затрат на реконструкцию и строительство федеральных дорог в общем объеме расходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1998 году составит 31 процент (в 1997 году - 13,8 процента).

В целом на финансирование работ по ремонту и содержанию дорог общего пользования средства в первоочередном порядке выделялись на эксплуатационные нужды, как наиболее действенный метод сохранения существующего транспортно-эксплуатационного состояния дорог в условиях дефицита финансовых ресурсов. Удельный вес затрат на содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог в общем объеме расходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1998 году составит 32 процента.

На сети автомобильных дорог общего пользования за шесть месяцев текущего года отремонтировано 4713 км дорог и 4410 п.м мостов и путепроводов, в том числе на дорогах федерального значения соответственно - 669 км дорог и 672 п.м мостов и путепроводов и территориального значения - 4044 км дорог и 3738 п.м мостов и путепроводов.

В соответствии с Федеральной целевой программой повышения безопасности дорожного движения в России на 1996 - 1998 годы, ФДС России в настоящее время проводится активная работа по претворению в жизнь мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования.

В соответствии с новой "Классификацией работ по ремонту и содержанию дорог" переработана и приведена в соответствие государственная статистическая отчетность по ремонту и содержанию автомобильных дорог и сооружений на них. Согласно "Руководству по оценке уровня содержания автомобильных дорог", ФДС России совместно с Главным управлением ГИБДД МВД России, проводят проверки автомобильных дорог.

ФДС России в целях создания информационной системы обнаружения дорожно-транспортных происшествий проводит большую работу по внедрению транкинговой системы подвижной производственно-технологической и аварийно-вызывной радиосвязи. В настоящее время реализуется пилотный проект создания опытной системы подвижной производственно-технологической и аварийно-вызывной связи (СПРС) на автомобильной дороге Москва - Санкт-Петербург - Выборг - Государственная граница (введена на участке Москва - Тверь), являющейся составной частью информационной системы Федеральной дорожной службы.

В 1997 году Федеральной дорожной службой России принято принципиальное решение о кардинальном ограничении пропуска по федеральным дорогам транспортных средств, у которых масса или нагрузки на ось превосходят допустимые значения. Разработана программа по организации службы весового контроля транспортных средств на федеральных автодорогах. В ходе ее реализации на федеральных дорогах России установлено и функционирует более 40 пунктов весового контроля. Всего по этой программе предусматривается организация на федеральной сети около 200 таких пунктов.

Для оперативного принятия мер по борьбе с зимней скользкостью и снегозаносами начата большая работа по внедрению системы оповещения и прогнозирования метеорологических условий. В прошедший зимний пери

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

од погодные метеопосты оповещения об образовании гололеда были размещены на федеральных дорогах Московской области и северо-запада России.

По заключению ученых, засев травами является наиболее эффективным способом укрепления земляного полотна, улучшения его водно-теплового режима, а также элементом эстетического оформления автомобильных дорог. Для проведения этих работ в 1997 году была разработана "Программа по озеленению автомобильных дорог России".

Федеральной дорожной службой России в 1998 году продолжена работа по реализации Проекта ремонта и восстановления дорог (ПРСАД) и Проекта ремонта мостов (ПРМ), финансирование которых осуществлялось за счет кредитов Всемирного банка. Проведенная работа по реализации этих проектов способствовала внедрению в дорожном хозяйстве эффективных процедур конкурсов и торгов.

Одновременно в первом полугодии 1998 года была проведена подготовительная работа по получению займа МБРР на второй проект ремонта и содержания автомобильных дорог ПРСАД-2, средства которого предлагается использовать в основном на ремонт дорог Сибири и Дальнего Востока.

В первом полугодии 1998 года Федеральной дорожной службой России контроль качества осуществлялся как в процессе выполнения дорожных работ, так и в ходе подготовительных работ: входной контроль качества строительных материалов, совершенствование системы управления качеством продукции и т.д. Основной задачей контроля качества дорожных работ является оценка эффективности использования средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации путем устранения соответствия выполняемых работ требованиям действующих нормативных документов и проектной документации.

В первом полугодии 1998 года проведена проверка уровня содержания 38,6 тыс. км федеральных автомобильных дорог. Результаты проверки свидетельствуют, что 19 процентов протяженности осмотренных дорог не соответствуют "допустимому" уровню содержания. Так, уровень содержания ниже "допустимого" от 10 процентов и более от протяженности дорог отмечен в 12 федеральных дирекциях из 20 проверенных и в 43 территориальных органах управления из 53.

"ПРАВИЛА ИГРЫ"

Действующий в настоящее время в дорожной отрасли порядок определения стоимости дорожных работ не соответствует современным экономическим условиям. В отрасли действуют десятки документов, посвященные различным вопросам проблемы, однако целостная система до сих пор не сформирована. Разработка и принятие такого документа, определяющего "правила игры", является той проблемой, которой уделялось основное внимание в текущий период. Заключен договор с Межрегиональным центром по ценообразованию в строительстве и промышленности строительных материалов на разработку "Методики определения цен на дорожные работы".

В текущем году были проведены проверки целевого и эффективного использования средств Федерального дорожного фонда в ряде дорожных организаций. В ходе этих проверок выявлены случаи необоснованного завышения цен на дорожные работы и приобретаемые дорожные материалы, ошибки в методике определения цен на дорожные работы. В ряде организаций слабо идет работа по адаптации к современным условиям: не ведутся работы по изучению рынка, при определении стоимости дорожных работ используются методики и нормативы, действовавшие при плановом хозяйстве, проявляется чрезмерная забота о подрядчике, компенсируются практически все его затраты.

Дальнейшее совершенствование ценообразования в дорожном хозяйстве должно идти по пути создания единой системы ценообразования в дорожном хозяйстве, базирующейся на двух принципах: формализация процедур определения и утверждения стоимости работ, прозрачность этих процедур для всех участников процесса.

За первое полугодие 1998 года проведено 659 торгов (конкурсные) на выполнение подрядных работ и на приобретение материально-технических ресурсов и услуг. Общая сумма заключенных контрактов составила 6567,3 млн руб. Было подано 1663 заявки на участие в торгах, или 2,5 заявки на один лот. Экономическая эффективность составила 561,8 млн руб.

Все объемы строительных, ремонтных и проектно-изыскательских работ на объектах федерального значения распределяются по результатам проведения подрядных торгов. **За первое полугодие 1998 года проведено 568 подрядных торгов, что более чем в 2 раза превышает количество торгов за весь 1997 год.** Общая стоимость контрактов, заключенных по результатам торгов, составляет 6547,2 млн руб. Достигнут экономический эффект в размере 561,1 млн руб., или 7,9 процента от "стартовой цены" выставленных на торги объектов.

В ПОИСКАХ ОПТИМАЛЬНОГО ВАРИАНТА

В текущем году формирование и исполнение бюджетов Федерального дорожного фонда Российской Федерации и дорожных фондов субъектов Российской Федерации строилось в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации "О федеральном бюджете на 1998 год". Законом Российской Федерации "О дорожных фондах в Российской Федерации", программой "Дороги России", а также в соответствии с нормативно-правовыми документами, разработанными и утвержденными субъектами Российской Федерации.

Развитие экономики Российской Федерации в последние годы и состояние дорожной сети страны потребовали выработки оптимального варианта финансирования из Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации, позволяющего достичь рубежей, определенных Президентской программой "Дороги России", не выходя за рамки жестких ограничений 1998 года.

Учитывая изложенное, основными направлениями реализации дорожной политики в отчетном периоде являлись: совершенствование и создание эффективной системы государственного управления дорожным хозяйством; повышение самостоятельности территориальных органов управления; переход на современные методы планирования на основе транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети; приоритетное финансирование работ по ремонту и содержанию дорог, формированию и развитию опорной сети за счет реконструкции существующих дорог; формирование рынка дорожных работ, развитие конкуренции за счет внедрения конкурсной системы предоставления подряда; выравнивание плотности дорожной сети в регионах через механизм выделения средств из Федерального дорожного фонда Российской Федерации в форме субвенций и дотаций.

Федеральная дорожная служба России принимает необходимые меры, направленные на полноту сбора средств, поступающих в Федеральный дорожный фонд. Однако, несмотря на принимаемые Федеральной дорожной службой России меры, ориентировочная задолженность по уплате налоговых платежей в Федеральный фонд не уменьшается...

В целях обеспечения полноты сбора средств в Федеральный дорожный фонд ведется мониторинг крупных недоимщиков налогов. Установлен четкий учет поступающих от налогоплательщиков средств, разработан порядок извещения налоговых инспекций субъектов Российской Федерации о поступивших средствах, а также порядок перечисления этих средств на конкретные объекты, предусмотренные условиями соглашений.

В целях обеспечения своевременного и полного по-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ступления средств в Федеральный дорожный фонд ФДС России были предприняты меры, позволяющие аккумулировать средства фонда на счетах в Центральном банке Российской Федерации ежедневно. Отлажен механизм учета средств, поступающих от конкретных налогоплательщиков.

ИНВЕСТИЦИИ

Политика Федеральной дорожной службы России в 1998 году в области финансирования расходов на развитие и совершенствование сети автомобильных дорог исходит из реальных и весьма ограниченных инвестиционных возможностей Федерального дорожного фонда Российской Федерации и базируется на следующих этапах и приоритетах.

В области финансирования дорожных работ и услуг: направление средств в первоочередном порядке на содержание автомобильных дорог, замену аварийных мостов на федеральных автомобильных дорогах, а также для поддержания технического состояния мостов как на федеральных, так и на местных дорогах; распределение объемов строительных и ремонтных работ исключительно на конкурсной основе; приостановка или полная консервация объектов нового строительства с низким уровнем строительной готовности; передача дорожно-эксплуатационной техники предприятиям на платной, преимущественно лизинговой основе.

В области увеличения доходной части бюджетов дорожных фондов: проведение совместно с Государственной налоговой службой Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и другими заинтересованными министерствами и ведомствами работы по увеличению уровня собираемости налогов, сокращению недоимок и упорядочению поступления финансовых ресурсов в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации; проведение работы по внесению уточнений в проект Налогового кодекса Российской Федерации и Бюджетного кодекса Российской Федерации; увеличение доходов дорожных фондов за счет нетрадиционных источников финансирования.

Введение жесткого контроля за целевым использованием средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Согласно финансовой политике в 1998 году конкретными направлениями деятельности ФДС России по привлечению альтернативных источников финансирования будут: выпуск внешних и внутренних облигационных займов; проведение специальной дорожной лотереи; использование полосы отвода федеральных дорог в коммерческих целях; строительство платных автомобильных дорог; взимание сбора за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской Федерации, а также за провоз по федеральным дорогам крупногабаритных и тяжеловесных автотранспортных средств; организация приобретения и передачи дорожной техники организациям на лизинговой основе.

В 1998 году продолжена работа по привлечению долгосрочных иностранных инвестиций в дорожную отрасль в форме выпуска внешних облигационных займов.

По согласованию с Министерством финансов Российской Федерации в 1997 - 1998 годах планируется привлечение кредитных ресурсов коммерческих банков.

ДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

Федеральной дорожной службой России разработан ряд основополагающих документов, определяющих основы для формирования государственной дорожной политики, направленной на создание в Российской Федерации эффективной системы платных дорожных объектов. В соответствии с программой работ на 1998 год предусмотрено сдать в эксплуатацию три платных объекта. Это обход с. Хлевное протяженностью 11 км на автомобильной дороги Москва - Воронеж в Липецкой области, а/д Минеральные Воды (аэропорт) - г. Кисловодск и путепровод через железную дорогу у г. Саратова.

В целом за первое полугодие 1998 года подготовлено 7 проектов федеральных законов, 8 проектов Указов Президента Российской Федерации, 8 проектов постановлений Правительства Российской Федерации.

Основными направлениями в области научно-технической политики ФДС России в первом полугодии 1998 года были: подготовка новой Концепции; разработка плана важнейших НИОКР; возобновление работы Научно-технического совета ФДС России; организация научно-технических семинаров, конференций и выставок; взаимодействие с министерствами и ведомствами.

Формирование плана НИОКР в 1998 году осуществлялось на основе новой формы подачи предложений, это позволило оценить новизну и эффективность предлагаемых тем: совершенствование управления, автоматизация управления, экономические исследования и прогнозирование, нормативно-техническое обеспечение, повышение надежности дорожных одежд, повышение качества дорожного битума, безопасность дорожного движения, экологическая безопасность, социальная защита работников и управление персоналом, надежность мостов и путепроводов, типовое проектирование, совершенствование методов и средств диагностики и лабораторного контроля.

В текущем году, согласно установленному порядку, в Министерстве науки и технологий Российской Федерации зарегистрирован в Едином реестре отраслевой внебюджетный фонд НИОКР. В ходе подготовки регистрации были разработаны: положение о фонде, регламент его работы, формы типовой документации. Начата кампания по заключению договоров на формирование отраслевого внебюджетного фонда НИОКР. Впервые после трехлетнего перерыва возобновлена работа Научно-технического совета ФДС России.

В текущем году большое внимание уделяется внедрению новых материалов и прогрессивных технологий при ремонте и реконструкции автомобильных дорог, позволяющих увеличить межремонтные сроки и тем самым снизить эксплуатационные затраты.

Во взаимодействии с ассоциациями "РАДОР", "АСПОР", "РОДОС" выполнен ряд работ по созданию нормативно-методической базы оптимизации процессов принятия управленческих решений в области содержания и развития дорог, разработана структура банка дорожных данных и перечень информационных баз, реализован проект первой очереди автоматизированной системы сбора, накопления и обмена информацией между ФДС России и региональными органами управления.

Совершенствование системы и методов государственного управления в современных условиях невозможно без создания эффективной системы сбора, контроля, обработки, хранения, накопления и передачи информации на основе новых информационных технологий. Поэтому в ФДС России в 1997 году создана и успешно функционирует локальная информационно-вычислительная сеть, работает единая компьютерная документальная система, существенно повысившая оперативность прохождения документов и исполнительскую дисциплину, функционируют прикладные базы данных по федеральным автомобильным дорогам и сооружениям на них, а также другие справочно-информационные системы.

Конечным итогом решения задачи информационно-телекоммуникационного обеспечения дорожной отрасли будет создание единого отраслевого информационного пространства, функционально и территориально составляющего сегмент общего информационного пространства Российской Федерации.

(По материалам коллегии ФДС России)

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Сергей ПОКАТАЕВ:

"ЧТОБ СУДИТЬ НЕ ПО ОДЕЖКЕ"

Поводом для разговора с начальником отдела кадров, социальной политики и учебных заведений ФДС России *Сергеем Александровичем ПОКАТАЕВЫМ* послужил тот факт, что в июле этого года 54 дорожникам были вручены дипломы, свидетельствующие об успешном окончании учебы на базе Академии государственного и муниципального управления и Российской Академии государственной службы при Президенте РФ по программе "Менеджер".

- Сергей Александрович, если не ошибаюсь, это был первый подобный выпуск слушателей в системе Федеральной дорожной службы...

- Скажу больше: мы стали первыми среди министерств и ведомств Российской Федерации, кто осуществил на практике на профессиональном уровне подготовку резерва руководителей.

- Значит, учеба в Академии была именно такой направленности?

- Да. И отбор слушателей, и темы семинаров, и дипломные проекты предполагали, что из стен этого учебного заведения должны выйти люди не только с углубленным знанием своей специальности, но и умеющие возглавить коллективы с применением современных управленческих навыков.

- Если можно, чуть подробнее об этом...

- Осенью 1995 года мы разослали во все дорожные организации телеграммы с просьбой направить на учебу всех, повторяю, всех начальников ДРСУ и их заместителей, у кого есть высшее образование и кому не исполнилось 35 лет. Таких кандидатур оказалось 120 человек. После тестирования, - а оно было очень строгим, непредвзятым, из этого количества осталось 80 человек. В процессе учебы произошел последующий отсев, что вполне естественно. И дипломы о втором высшем образовании с присвоением квалификации "Менеджер" по специальности "Государственное и муниципальное управление" получили, как уже было сказано, 54 дорожника.

Кстати, по оценке Государственной аттестационной комиссии отдельные дипломные работы могут быть после небольшой доработки представлены на соискание ученой степени кандидата наук. Уже по одному этому можно судить, какие кадры мы растим.

- А чем вас не устраивала система поиска и подготовки резервов, существовавшая до этого?

- Невозможно говорить о том, плоха она была или хороша, по той причине, что такой системы... вообще не существовало!

Знаете, как подбирались кадры раньше? Едет кто-то в командировку, встречает там вроде бы деятельного человека, беседует с ним, интересуется его деловыми качествами у местного начальства...

- А потом это начальство потирает руки: избавились, мол, от товарища, помогли перевестись с повышением...

- Да, и такое бывает, но это - частности. По большому же счету, в политике кадровых назначений немалую роль играли случай, субъективность. Ну разве можно было изучить качества человека по двум-трем встречам, по отзывам двух-трех человек? Это как раз называется - судить по одежке. И потом, надо ведь было просто угадывать, сможет или нет новый выдвиженец справиться с большим кругом обязанностей. Ведь, согласитесь, можно быть хорошим инженером, начальником ДРСУ, досконально знать технологию производства, но оставаться несведущим в вопросах управления.

Я даже больше скажу. За теми же начальниками ДРСУ нередко водится такой грешок: они как представители руководящего звена районного масштаба порой до такой степени самоуспокаиваются, что считают себя всезнайками, которым не надо уже ничему учиться.

- Выходит, став слушателем академии, такой человек начинает занижать свою самооценку?

- Не в оценке дело. Он начинает реальней смотреть на вещи. Я конкретный пример приведу: не каждый начальник дорожного управления может читать баланс, и с радостью отдает его на откуп бухгалтеру. А что же это за руководитель, если для него, получается, экономические вопросы и проблемы - в тягость? Далее, можно ли возглавлять большой коллектив, не разбираясь в вопросах психологии? Говорить с подчиненными, будучи косноязычным?..

Учеба дала каждому шанс получить более высокую должность не за красивые глаза, не за компанейские жесты, а именно за те выявленные в процессе обучения качества, которые нужны истинному управленцу. Смотрите, какие вопросы отрабатывались на семинарах: "Творчество и инновации в бизнесе", "Управленческие решения с учетом фактора предельной полезности", "Практические приемы управления персоналом в конфликтных ситуациях", "Финансовый менеджмент", "Культурология", "Этика делового общения"...

- Какова форма обучения?

- С отрывом от производства на две недели в квартал, плюс заочное выполнение курсовых заданий. Считаю несомненным достоинством то, что слушатели могли, во-первых, общаться друг с другом, во-вторых, встречаться с нами, представителями Федеральной дорожной службы, в- третьих, "вживую" слушать таких преподавателей, как профессора Клячин, Смирнов, Лобачева, Меликян...

Но и на местах слушатели академии выполняли кое-какие дополнительные функции. Так, они регулярно проводили семинары с инженерно-техническими работниками управлений по тем темам, которые уже сами освоили. А руководители дорожных дирекций по нашей рекомендации стажировали их на более высоких должностях.

- Стажировка - стажировкой, но действительно ли у выпускников есть шансы в скором будущем проявить полученные знания, так сказать, в креслах больших руководителей?

- Почему только в будущем? Леонид Хвоинский, к примеру, когда начинал учебу, был в должности начальника ДСУ, но еще до получения диплома назначен начальником Алтайавтодора. А диплом он, кстати, получил с отличием. Сергей Максимов трудился главным инженером ДРСУ - стал заместителем директора федеральной дирекции Прибайкальской автомобильной дороги. Пошел на повышение Юрий Жирков...

У нас ведь слушатели подбирались из разных регионов, и условия для роста есть у каждого. К тому же, надо учесть, что статистика говорит: именно руководящее, управленческое звено дорожной службы склонно к процессу старения. Мы вовсе не ратуем за то, чтоб старые кадры директивными методами заменить на новые, нет. За первыми - гигантский опыт, действительные заслуги перед отраслью. Но естественный процесс обновления проходит и будет проходить. Потому надо все сделать для того, чтоб не просто найти уходящим замену, а поставить на руководящие должности людей ищущих, талантливых, таких, которым бы не пришлось начинать с нуля, и которые пошли бы дальше своих предшественников.

Беседу вел
Иван КОЗЛОВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НОВОЕ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ПЕРВЫЙ ДЛИННЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ДЖАМУНУ В БАНГЛАДЕШ

В настоящее время построено две трети моста через реку Джамуну. Мост длиной 4,8 км будет иметь 50 пролетов с опорами из монолитного бетона и пролетным строением, бетонируемым консольно-навесным методом. Темп строительства - один пролет за неделю. После завершения строительства моста стоимостью 696 млн долларов США по нему пройдет автомобильная дорога с четырьмя полосами движения и железнодорожный путь с колеей шириной 1 м.

«Asian Review», 1998, № 2

КОНТРОЛЬ ЗА МОНТАЖОМ ПРОЛЕТНОГО СТРОЕНИЯ МОСТА (ЯПОНИЯ)

В порту Нагоя завершено строительство вантового моста Меико-Охаши с центральным пролетом длиной 710 м. Благодаря малой высоте балки пролетного строения мост хорошо вписывается в окружающую местность. Фирма «Ниппон стил», специализирующаяся в основном на изготовлении вант, впервые изготовила и смонтировала металлические балки пролетного строения и ванты. В процессе монтажа балки подвергались большой деформации, а их установку требовалось производить с точностью до миллиметра. С этой целью фирма «Ниппон стил» разработала систему контроля, обеспечивающую монтаж балок с высокой точностью.

«Asian Review», 1998, № 2

НОВЫЙ МЕТОД УСТРОЙСТВА ДРЕНАЖА (ЯПОНИЯ)

Фирма «Еуро Исеки» разработала и запатентовала бестраншейный метод устройства подземной дрены из гранулированного материала, включающего две стадии. Вначале из стартового ствола или котлована при помощи микрощита устанавливают стальную трубу диаметром, требуемым для дрены. После завершения проходки щит отсоединяют от конца трубы в приемном стволе или котловане. Затем к этому концу трубы прикрепляют специальный стальной рукав, и трубу извлекают в обратном направлении. Прикрепленный к ней рукав образует стенки будущей дрены и по мере продвижения рукава вместе с трубой к стартовому стволу или котловану в рукав из этого ствола подают при помощи вакуумной системы гранулированный материал, заполняющий пространство, оставленное трубой. В результате получают сплошную дрену из гранулированного материала.

«Asian Review», 1998, № 3

СИСТЕМА ИЗМЕРЕНИЯ ДЕФОРМАЦИИ БЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ (НИДЕРЛАНДЫ)

Точность измерения деформации при обследовании конструкций, находящихся под воздействием сжимающей нагрузки, является старой проблемой. В настоящее время для ее решения разработан электронный интерферометр «И-эс-пи-ай», работающий бесконтактным методом, позволяющий с высокой точность контролировать деформацию поверхности. Система позволяет контролировать трещинообразование в бетоне, а также определять модуль упругости раствора в швах кирпичной кладки, что трудно выполнимо при использовании известных методов.

«Cement», 1998, № 6

ИССЛЕДОВАНИЕ СИТУАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОВРЕЖДЕНИЕМ ДОРОЖНЫХ КОНСТРУКЦИЙ (ФРАНЦИЯ)

Неисправности дорожных конструкций являются причиной многих дорожно-транспортных происшествий. Ряд учреждений Министерства обустройства Франции начал работы по уточнению этих неисправностей и разработке аппаратуры для измерения соответствующих параметров. Работы ведутся в четырех направлениях. Первое - это создание программного средства, позволяющего на базе замеров прибором ВАНИ выявить потенциально возможные аварийные ситуации. Второе направление - подтверждение и классификация выявленных потенциальных аварийных ситуаций. Третье направление - технико-экономический расчет и разработка средства описания обочин путем обработки видеоизображений. И четвертое направление - это разработка, помимо традиционного показателя аварийности, показателя «безопасности слоев основания», по которому можно судить о степени безопасности автодорожной магистрали или ее участка. Этот новый показатель основывается только на данных о слоях основания и может отражать вероятность схода автомобиля с проезжей части и степень серьезности аварий в зависимости от состояния обочин.

«Bulletin des laboratories des pont et chaussees», 1998, № 213

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ УГОЛЬНЫХ ВОЛОКОН ДЛЯ ВАНТ ПУТЕПРОВОДА (ШВЕЙЦАРИЯ)

над железнодорожными путями в г. Винтертур сооружен вантовый двухпролетный автодорожный путепровод «Сторхенбрюке» с одним пилоном, с пролетами длиной 63 и 61 м. Пролетное строение путепровода, представляющее собой две стальные балки с монолитной железобетонной плитой проезжей части, подвешено на 24 вантах, нити двух из которых выполнены из полимера, армированного угольными волокнами «Си-эф-а-пи». Каждая нить диаметром 5 мм состоит из 17 прядей, содержащих по 27 тысяч угольных волокон. Диаметр угольного волокна составляет примерно 1/10 диаметра человеческого волоса. В поперечном сечении нити волокна занимают 70 процентов, а матрица из эпоксидной смолы - 30 процентов. Применению угольных волокон предшествовали обширные исследования в Швейцарской федеральной лаборатории испытания материалов (ЕМПА).

Подготовила Ася БУРДО

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Леонид ГОХМАН,
Вячеслав ЮМАШЕВ,
кандидаты технических наук (СоюздорНИИ)

ДОЛГОВЕЧНОСТЬ -ПРИЗНАК КАЧЕСТВА

ВЯЖУЩИЕ ПОЛИМЕРНО-БИТУМНЫЕ ДОРОЖНЫЕ НА ОСНОВЕ БЛОКСОПОЛИМЕРОВ ТИПА СБС

(Отраслевой стандарт ОСТ 218.010-98)

1.

Органические вяжущие материалы - важнейший компонент нежестких дорожных покрытий, который в значительной степени определяет их долговечность: температурную трещиностойкость, сдвигоустойчивость, коррозионную стойкость, усталостную прочность под воздействием многократных динамических нагрузок.

В связи с этим органические вяжущие материалы, применяемые для дорожных покрытий, должны отвечать следующим минимально необходимым требованиям: температура хрупкости вяжущего по Фраасу должна быть равна расчетной температуре трещиностойкости асфальтобетона, основанной на значении температуры воздуха наиболее холодных суток в районе эксплуатации покрытия; температура размягчения вяжущего по методу "кольцо и шар" должна быть равна температуре сдвигоустойчивости асфальтобетонных покрытий, основанной на средней максимальной температуре наиболее жаркого месяца или, в особых случаях, на абсолютной максимальной температуре района строительства. Вяжущее ее должно быть эластомером и характеризоваться показателем эластичности не менее 70 процентов как при 25 ОС, так и при 0 ОС. Это позволит обеспечить работу материалов с его применением в упругой стадии и релаксировать напряжения, возникающие в нем в период эксплуатации без нарушения сплошности с минимальной остаточной деформацией. Вяжущее должно обеспечивать требуемую адгезию к поверхности минеральных материалов, позволяющую сохранить водостойкость материала в течение всего периода эксплуатации. Вяжущее должно быть устойчиво к старению и обеспечивать все технологические свойства, требуемые в технологии приготовления и применения битумоминеральных материалов.

Дорожные битумы не удовлетворяют перечисленному комплексу требований, особенно в части температуры хрупкости и эластичности.

Для обеспечения перечисленных выше требований к вяжущему необходимо было изменить дисперсную структуру битумов - создать в нем дополнительную самостоятельную пространственную структурную сетку полимера.

2.

Соответствующие исследования начаты в СоюздорНИИ под руководством д.т.н. А.С.Колбановской совместно с ВНИИСКом. В результате теоретических и экспериментальных исследований разработаны критерии качества полимера, выбран из существующих необходимый для этой цели, класс полимеров - термоэластопласты (блоксополимеры типа СБС), установлены оптимальные параметры полимера и его содержание в битумах разной структуры и создано новое вяжущее. Полимерно-битумное вяжущее на основе блоксополимеров типа СБС (ПБВ) удовлетворяет всем вышеперечисленным требованиям к качеству вяжущего.

ПБВ можно готовить двумя способами. По первому способу, наиболее производительному, полимер предварительно растворяют в пластификаторе - готовят раствор полимера той концентрации, которая необходима в соответствии с результатами подбора состава ПБВ. При высоких концентрациях раствора полимера (как правило, выше 20 процентов по массе) или при использовании полимера с высокой мольмассой могут возникнуть технологические сложности в части его перемешивания, перекачки, транспортирования и выгрузки из-за очень высокой вязкости. Для ликвидации этих проблем для снижения концентрации и вязкости растворов целесообразно добавить в них часть битума, предназначенного для приготовления ПБВ. Если растворы полимера являются товарной продукцией, то они в зависимости от концентрации должны удовлетворять требованиям ТУ 2294-007-01393697-95 с изм. 1 "Растворы блоксополимеров бутадиена и стирола типа СБС".

С 1967 года начато строительство опытных участков верхнего слоя полимерасфальтобетонных покрытий автомобильных дорог во всех дорожно-климатических зонах СССР. Было построено 10 опытных участков. В 1971 году на основе лабораторных исследований и опытно-производственных работ были подготовлены методические рекомендации по приготовлению и применению полимерно-битумных вяжущих на основе ДСТ.

В период с 1972 по 1987 г. проводились работы по применению ПБВ при строительстве и ремонте дорожных, мостовых и аэродромных покрытий, в частности покрытий на ВПП ряда аэропортов (г. Сарманово, Усинск, Нефтеюганск, Тюмень, Нижневартовск, Ноябрьск, Ижевск), покрытия на ортотропной плите пролетного строения вантового моста через р.Днепр (г.Киев, 1976 г.).

Результаты наблюдений за перечисленными объектами позволяют сделать вывод о повышении трещиностойкости и сдвигоустойчивости покрытий и общих сроков службы в 1,5 - 3 раза.

В 1984 году были разработаны ТУ 1669-84 на опытные партии, а в 1988 году ТУ 35 1669-88 "Вяжущие полимерно-битумные на основе ДСТ и полимерасфальтобетон", в которые к настоящему времени внесены изменения в части снятия ограничения по срокам действия, по расширению номенклатуры полимеров (наряду с ДСТ предусмотрено применение других блоксополимеров типа СБС (Кратон, Финапрен, Европен, Калпрен) и пластификаторов (индустриальное масло), а также внесены требования к ПБВ по трещиностойкости, устойчивости к старению и пожаробезопасности.

3.

На основе многолетних исследований, экспериментального и опытного строительства, внедрения этого материала на ряде крупных объектов при устройстве покрытий на дорогах, мостах и аэродромах в России обоснована целесообразность широкого внедрения этого ПБВ в дорожном строительстве. В связи с этим внесено соответствующее изменение № 4 в СНиП 2.05.02-85, направленное на применение ПБВ на основе блоксополимеров типа СБС для повы-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

шения трещиностойкости и сроков службы покрытий, и вышел приказ № 9 от 31.01.95 за подписью генерального директора ФДС, предписывающий внедрение этого вяжущего на федеральных автомобильных дорогах. В начале 1996 г. по заданию Федерального дорожного департамента СоюздорНИИ разработал проект отраслевого стандарта на это ПБВ для устройства покрытий на дорогах, мостах, аэродромах, а в 1998 г. приказом ФДС № 71 от 12 мая утвержден и введен в действие с 1 июня **ОСТ 218.010-98 "Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа СБС".** Номенклатура предлагаемых ПБВ и комплекс требований к ним приведен в таблице.

Как видно из таблицы, ПБВ обеспечивают требуемую трещиностойкость, теплостойкость, адгезию, устойчивость к многократным динамическим воздействиям (эластичность) практически для любого региона России в отличие от дорожных битумов по ГОСТу 22245-90.

В период с 1967 по 1994 г. внедрено около 150 км покрытий с применением этого ПБВ, с 1995г. по 1997г. построено более 1200 км полимерасфальтобетонных покрытий и поверхностных обработок с применением ПБВ на основе СБС.

Особенности составов ПБВ, предлагаемых в России, заключаются в повышенном содержании пластификатора. Это обусловлено следующими причинами.

Во-первых, это весьма жесткие требования по температуре хрупкости ПБВ, так как это необходимо для России, где на 85% территории средние минимальные зимние температуры ниже минус 20°С (в Сибири, в Кемеровской области, - минус 35°С, в Благовещенске - минус 40°С, а в районе Усинска - минус 50°С).

Во-вторых, это экономические требования, вынуждающие получать требуемые параметры ПБВ при минимальном содержании дорогостоящего полимера (как правило, в два раза меньшем, чем без пластификатора), обусловленные большими территориями, где применение ПБВ не только целесообразно, но и совершенно необходимо (Север, Сибирь).

В-третьих, так как ПБВ в России готовятся на основе окисленных битумов, которые при температурах выше 160°С подвержены интенсивному старению, температура приготовления и применения ПБВ не должна превышать этого значения. Если же ПБВ содержит большое количество полимера и небольшое пластификатора, то при 160°С, во-первых, трудно приготовить однородное ПБВ, а во-вторых, это приводит к технологическим проблемам в процессе укладки и уплотнения полимерасфальтобетонных смесей.

В-четвертых, наличие повышенных количеств пластификатора позволяет в тех случаях, когда нет необходимости в высокой производительности работ готовить ПБВ без применения специальных коллоидных мельниц.

В-пятых, появляется возможность готовить ПБВ путем объединения битума с заранее приготовленным концентрированным раствором полимера, поставляемым потребителю в горячем или холодном виде.

4.

Важно отметить, что в ОСТе 218.010-98 приведены минимальные значения показателей качества ПБВ, однако варьирование тремя предлагаемыми компонентами позволяет подобрать также составы вяжущего, которые обеспечивают возможность получения материалов с любым требуемым комплексом показателей свойств не только для дорожного, мостового и аэродромного, но и для гражданского строительства в любом регионе России и СНГ.

В отличие от ТУ 35 1669-88 в ОСТе 218.010-98 не ограничивается верхний предел по глубине проникания иглы при 25°С, что позволяет при необходимости применять наряду с битумами марок БНД битумы марок БН для приготовления ПБВ при минимально необходимом содержании полимера. Во всех остальных случаях, как основной критерий качества, оставить основные эксплуатационные показатели - трещиностойкость, теплостойкость, эластичность ПБВ, но не его пенетрацию - технологический параметр.

В заключение, выражаем искреннюю благодарность многочисленным специалистам дорожникам и химикам, которые за прошедшие 30 лет приложили большие усилия для разработки и внедрения этого материала.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПБВ

Наименование показателей Нормы по маркам						
1. Глубина проникания иглы, 0,1 мм, не менее:						
при 25 ОС	300	200	120	90	60	40
при 0 ОС	90	70	50	40	32	26
2. Температура размягчения по кольцу и шару, ОС, не ниже	45	47	49	51	54	56
3. Растяжимость, см, не менее:						
при 25 ОС	30	30	30	30	25	15
при 0 ОС	25	25	20	15	11	8
4. Температура хрупкости, ОС, не выше	-40	-35	-30	-25	-20	-15
5. Эластичность, %, не менее						
при 25 ОС	85	85	85	85	80	80
при 0 ОС	75	75	75	75	70	70
6. Изменение температуры размягчения после прогрева, ОС, не более	7	7	6	6	5	5
7. Температура вспышки, ОС, не ниже	220	220	220	230	230	
8. Сцепление с мрамором или песком	Выдерживает по контрольному образцу № 2					
9. Однородность	Однородно					

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Официальный орган научно-технической информации по строительному, дорожному и коммунальному машиностроению

АО «МАШМИР»

В октябре 1998 года выпускает справочник «Производители строительных, дорожных и коммунальных машин и оборудования в 1998-1999 годах» с рациональной алфавитной системой поиска по номенклатуре выпускаемой продукции (малоформатный вариант типа pocket book).

Более подробную информацию о справочнике и других научно-технических изданиях АО МАШМИР можно получить: тел. (095) 242-3803, E-mail: ohyperlink mailto:cmo@machmir.com, а также на нашем сервере в Интернет www.machmir.com

В ОСНОВЕ ПРОГРАММЫ - ДИССЕРТАЦИЯ начальника управления автодорог Ростовской области В.Топилина.

В Северо-Кавказском региональном научном центре Академии транспорта РФ с успехом прошла защита диссертации на соискание докторской степени. И сам соискатель и тема его работы никак не укладывались в привычные диссертационные стереотипы. Хотя бы уже потому, что самым тесным образом были связаны с практической деятельностью. Практическую ценность представленной работы отмечали все оппоненты. Отмечена она и в решении Ученого совета академии, присвоившего соискателю степень доктора транспорта.

Виктора Михайловича Топилина уважают за высочайшую квалификацию, предприимчивость и эрудицию. Под руководством В.Топилина разработана программа развития дорог общего пользования Ростовской области. Концепция этой программы и изложена в докторской диссертации. Собственно, с нее и началась программа, которую сегодня уже настойчиво воплощают в жизнь дорожники.

по созданию музея дорожной отрасли провела очередное заседание

После приказа ФДС создании музея прошло 4 месяца. За это время в инициативную группу поступило 167 предложений от 26 территорий. Желание участвовать в создании экспозиций высказали существующие в регионах музеи дорожников. Есть договоренность с машиностроительными заводами о предоставлении макетов дорожной техники разного времени. Мытищинский завод готов передать коллекцию дорожных знаков от первых деревянных до современных.

Противников создания музея нет. Но и сторонников недостаточно. В частности из 26 уважаемых в отрасли людей членов комиссии по созданию музея практическую помощь в его создании оказывают лишь 6 - 7 человек. Молчат и многие руководители территориальных органов управления дорожным хозяйством.

По мнению собравшихся, ускорить создание музея может выделение необходимых ему площадей. Этот самый актуальный вопрос, по словам председательствующего на заседании заместителя руководителя ФДС В.Евстигнеева, будет решен в ближайшее время.

Николай ВАСИЛЬЕВ

СЕЛЕКТОРНОЕ СОВЕЩАНИЕ

по рассмотрению хода строительства (реконструкции) и обеспечению ввода объектов в эксплуатацию провела Федеральная дорожная служба России.

Вел совещание первый заместитель руководителя ФДС России **Н.Серегин.** Его доклад развивал тему недавней коллегии ФДС и нацеливал дорожников на более ответственное отношение к строительству объектов. В некоторых организациях складывается парадоксальная ситуация, вернувшаяся из уже забытого социалистического прошлого: деньги выделены и... неосвоены. Мертвым грузом лежат они на счетах или уходят на погашение старых долгов. Это недопустимо. Целевые средства должны быть использованы исключительно на ввод объектов незавершенного строительства. В результате многочисленных проверок, проведенных специалистами ФДС, к нарушителям этого положения были применены жесткие меры - от снятия с работы руководителей до расторжения договоров и прекращения финансирования.

Проверки выявили и весьма невысокое качество работ. Нередко нарушается технология, есть случаи заведомого брака, согласованного заказчиком еще на стадии проектирования.

На совещании были заслушаны доклады тех, кто успешно справился с полугодовым планом, и тех, кто оказался среди отстающих. Последние пытались оправдаться объективными причинами (такими, как бесконечные дожди), но не оправдания требовались от выступавших, а рассказ о конкретных шагах по исправлению положения. И они есть. Например, многие предприятия в соответствии с распоряжением руководителя ФДС переходят на 2-, 3-сменную работу, стараясь как можно эффективнее использовать последние месяцы строительного сезона.

Николай ВАСИЛЬЕВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НОВЫЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД НА АВТОДОРОГЕ "КОЛЫМА"

сдан в эксплуатацию 27 августа нынешнего года

мост через ручей Ровный

Новый мостовой переход через ручей Ровный - первый крупный строительный объект на федеральной дороге Якутск - Магадан за последние четыре года. Поэтому церемония его открытия была торжественной, волнующей и, по мнению журналистов, дорожников, представителей местной власти, глубоко символической, означающей, что дорожное строительство в далеком Магадане, несмотря на все трудности, продолжается. Акт о приемке мостового перехода подписали начальник отдела строительства автодорог ФДС И.Черкасов, заместитель генерального директора департамента «Магаданавтодор» В.Мартынюк, директор Ягодинского ГУДП С.Агеев, помощник А.Никишов, директор Магаданавтодорпроекта Ю.Огарь и другие. Основные показатели нового объекта следующие:

длина участка мостового перехода - 0,8 км,

в том числе моста - 57,8 п.м;

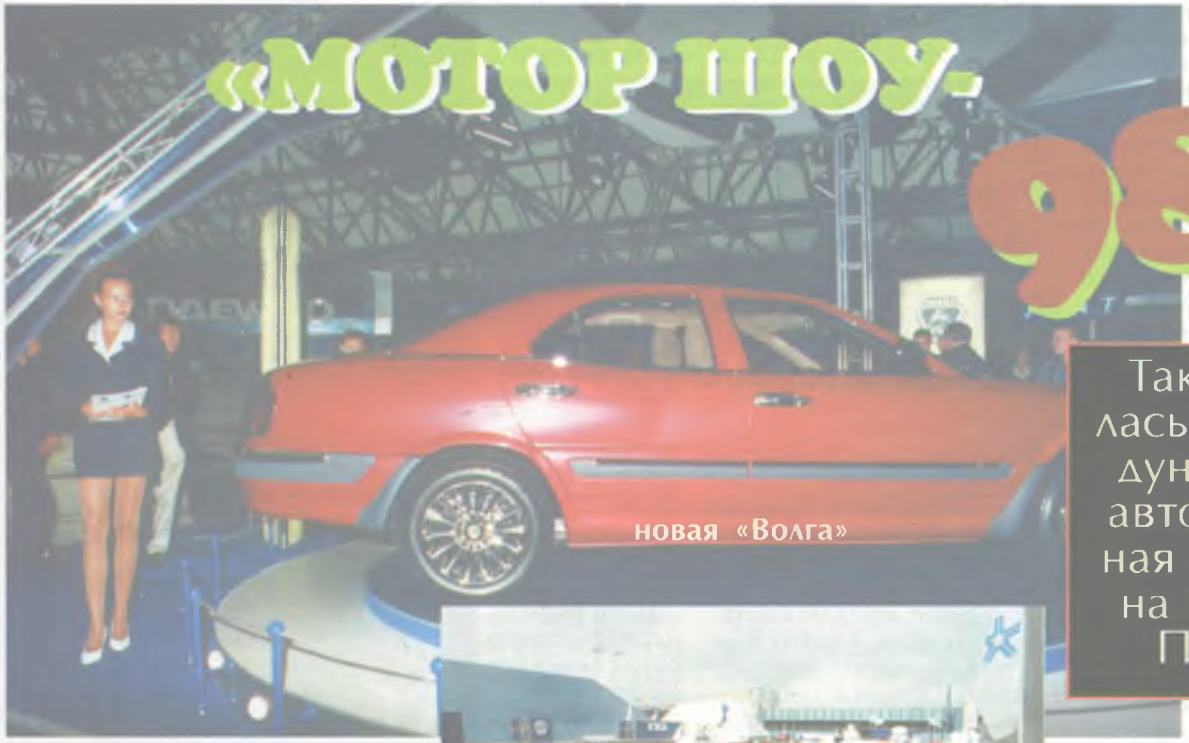
ширина земляного полотна - 10 м;

дорожное покрытие - переходное из песчано-гравийной смеси;

габарит моста - Г-10+2*0,75 м;

искусственные сооружения - сборные железобетонные под нагрузки А-11, НК-80.

«МОТОР ШОУ-98»


новая «Волга»

Так называлась 5-я международная автомобильная выставка на Красной Пресне.

президент ОАО «ГАЗ» Н.Пугин

На очередные московские автосмотрины представили лучшие образцы своей продукции около 600 фирм и компаний более чем из 40 стран. 120 фирм участвовали в выставке впервые.

Как всегда, значительная часть экспозиции была отдана отечественными производителям и автопредприятиями из стран СНГ, среди которых особенно выделялось АМО «ЗИЛ», создавшее целую серию новых моделей, в том числе пассажирский автобус, фургон для перевозки пакетированных грузов и новую модель легкового автомобиля «Волга».

Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ПРОКУШЕВ,
журналист

Приметой нашего времени стал неуклюжий, грубоватый рынок, который отвоевывает себе место под солнцем у ранее мощных государственных структур. А выливается это часто в повседневные конфликты между людьми, руководителями, до того нередко закадычными друзьями, живущими на одной маленькой территории. На такой, к примеру, как Ермаковский район, что на самом юге Красноярского края.

Тут, в селе Ермаковском, в конце прошлого века мятежными социал-демократами был подписан "Протест 17-и" с участием Владимира Ульянова, отбывавшего в ту пору ссылку по соседству, в Шушенском. Ермаковцы не без гордости напоминают заезжему, что "Протест..." был направлен против некоей мадам Кусковой и всех сволочных "экономистов": мол, бесполезно давить на царя экономикой, поднажмем на политику, и все наладится.

Спустя 100 лет в Ермаковском констатировали, что наладилось далеко не все, а в последнее время кое-что очень даже разладилось. В этой связи на память приходит сочинение другого классика - "Как поссорился Иван Иванович с Иваном Никифоровичем". В нашем случае Иван Степанович с Юрием Серафимовичем...

Когда ездили по Ермаковскому, водитель непременно подчеркивал: вот эту улицу асфальтировал Куклин, а эту - Архипов. Или: едем по куклинской дороге, а теперь по архиповской. Иван Степанович Архипов и Юрий Серафимович Куклин - руководители двух наиболее сильных дорожно-строительных организаций Ермаковского района: местного участка Шушенского ДРСУ и АОЗТ «Ермаковская ДПМК». Первая - организация государственная - это подразделение ГПП «Красноярскавтодор», вторая - акционерное общество, олицетворяющее собой зарождающийся в стране рынок. К середине 90-х годов мощнейшая в крае сельская дорожно-строительная империя Красноярскагропромдорстрой развалилась: колхозам и совхозам нечем стало платить дорожникам. На ее обломках и возникли АО. Но только там, где руководители подразделений оказались людьми дальновидными, понявшими суть экономического процесса в стране и крае - рано или поздно радикальные реформы приведут всю нашу экономику к рынку. Эти ростки нового и надо бы сегодня поддерживать и лелеять.

В Красноярском крае из бывших сельских дорожников выжили немногие. Наиболее сильной называют Ачинскую ДПМК. Сумели сохранить силы передвижные мехколонны в Рыбинском, Новоселовском, ряде других районов. В первой тройке по дееспособности - АОЗТ «Ермаковская ДПМК», и в том немалая заслуга ее руководителя Юрия Куклина, человека неординарного, я бы сказал «неудобного». В том смысле, что бывает бескомпромиссен, когда речь заходит о благополучии немалого, около 130 человек, коллектива. Он не станет выполнять работу, за которую не предвидится получить оплату. Таковы законы рынка. В какой-то степени эта ДПМК - прообраз всей нашей экономики будущего. Только не все это понимают, куда проще общаться с организациями государственного типа по формуле «сказал - бери под козырек». С другой стороны, к настоящему рынку мы еще не пришли, душит местные власти дефицит денег, а школу или детсад обустроить надо уже сегодня. Отсюда исходят неизбежные классические противоречия между новым и старым. В Ермаковском они вылились в персональное противостояние между двумя сильными и самолюбивыми руководителями - Куклиным и Архиповым. У обоих крутые характеры, но не они лично повинны в конфликте.

Согласно договору, в 1996 году три важные дороги Ойский - Шебаново, Ермаковское - Николаевка, Мигна - Вознесенка обслуживала ДПМК Куклина. Дороги были построены хорошо, но долго не обслуживались, основательно подразбились. Летом бывшие начальники тщательно отремонтировала, восстановила малые сооружения, а зимой пришлось вступить в борьбу с небывалыми заносами. В районе тогда было даже введено чрезвычайное положение. В той непроглядной буранной мгле произошел забавный на первый взгляд казус. Однажды навстречу «бульдозеру Куклина» вдруг выполз «бульдозер Архипова». Железные громадины столкнулись нож в нож. Прямо-таки революционная ситуация: протест двух бульдозеров. С чего бы это ДРСУ понадобилось бросить свою технику на дорогу, которую по договору обслуживает ДПМК? Вскоре все стало ясно. Из вышестоящей организации, минусинского ДРСУ-10, Куклину поступило уведомление, что на новый, 1997 год договор с ним на содержание дорог заключаться не будет. Подписал бумагу родной брат И.С.-Архипова - В.С.Архипов. С тех пор ДПМК не имеет в родном районе ни километра дорог на содержании.

И это было не первое такое столкновение. Несколько раньше стукнулись лбами грейдеры двух «дружественных» организаций на другой дороге. Теперь «куклинцев» нет и там. У них вообще сегодня нет ни куба, ни рубля объемов в Ермаковском районе, и работают они далеко за его пределами. Но, может быть, работают плохо? Рассказывает представитель заказчика заместитель начальника Минусинского межрайонного отдела КРУДОРа - Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Николай Тепеш:

- Первым объектом, который мы дали Ермаковской ДПМК, была дорога Каратуз - Верхний Кужебар, 8 километров гравийки шириной 10 метров. Какие организации там только не работали: местные ДПМК и ДРСУ, мелиораторы, золотоприисковая артель, Минусинская ДПМК... Наковыряли там - страх божий. Тех затопило, эти замерзли, третьи в карьере роются, как мыши. Постепенно они поняли, что осилить этот труднейший участок не смогут, и стали отпадать.

Тогда и направили туда ДПМК под руководством Куклина. Местные власти его поначалу тоже встретили в штыки: вот опять кто-то со стороны. Но он быстро наладил жилье и питание для вахтовиков, начал отсы-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

пать дорогу гравием, нашлись все необходимые материалы для малых сооружений. Никаких вопросов не задавал, разве что те, которые надо было согласовывать с проектировщиками. А солярка, бензин, трос, питание - все решили сами. И сдали дорогу с хорошей оценкой.

Местные власти остались довольны: тот расковыренный карьер ермаковские дорожники привели в порядок, заполнили водой, и теперь там ребятишки купаются и удят рыбу. Себе тоже не в убыток. Ведь надо платить земельный налог за использование карьера, а чем раньше его рекультивируешь, тем меньше заплатишь.

И так приходится выгадывать на каждой мелочи. Акционерное общество - не государственное предприятие, ему никто не подбросит техники, материалов, дотаций. Надо все зарабатывать самим. Потому на окраине Ермаковского соорудили автозаправку. Контейнерную, дешевую, но кое-какой доход есть. Куклин завязал тесные отношения с фермерами района. Помогает им горючим, а они привозят в открытый на территории базы магазин мясо, сметану, молоко. Все для рабочих ДПМК обходится дешевле, чем в обычных магазинах. Более того, фермеры привозят тюки сена. У каждого работника мехколонны свое подсобное хозяйство. Р[illegible] что ДПМК [illegible] ометр [illegible] 00 тыпатой, не [illegible] буется [illegible] тине. Да, [illegible] ской мест[illegible] ивиле- в средне[illegible] «живых» денег мало. Вот и приходится расплачиваться с рабочими бартером.

Изобретение Куклина - вахтовый метод. До Кужебара где-то 160 км. Естественно, ежедневно туда не наездишься. Бригада работает на отшибе 10 дней, а потом столько же отдыхает, ее заменяет другая. За это время можно кое-что сделать по дому: крышу подремонтировать, картошку выкопать...

Но ведь и «архиповцы» умеют работать. В свое время спрямили федеральную дорогу Абакан - Кызыл, она ушла влево, а 30-километровый отрезок до Верхнеусинска остался без присмотра и пришел в негодность. Капитально ремонтировать его поручили ДРСУ. За два с лишним года дорога приведена в порядок, осталось восстановить около трех километров.

Работать на усинской дороге непросто. От районного центра надо добираться почти 200 километров.

- Если у рабочих ДПМК вахта, то у нас люди работают постоянно, всю неделю. Вечером в пятницу уезжают домой, едва успевают дела по хозяйству сделать да с женой пообщаться, а вечером в воскресенье уже надо опять на трассу ехать, - рассказывает начальник участка Иван Архипов.

- Кто же вам мешает организовать вахту? - спрашиваю.

- А из каких средств? Я же вообще тогда без штанов останусь. Ведь надо будет удвоить численность коллекти- [illegible] Весь объем работ по обслуживанию дорог отдан вам. К тому же есть большие льготы по налогам, которые способны компенсировать затраты на вахту. Насколько я помню, это полное освобождение от налога на «лошадиные силы» техники плюс 20 процентов от стоимости приобретаемых автотранспортных средств плюс 2,5 процента от налога на пользователей дорог. В целом большие деньги...

- Но по просьбе администрации района мы всю зиму завозили уголь, на 90 миллионов рублей отдали горючего, амортизация транспорта, зарплата людям - все это затраты в убыток себе. Меня вызывает глава администрации: пойми по-человечески, надо детский сад, школу благоустроить, подумай, где найти материалы. Думаем, находим, делаем. Мы же здесь живем, наши дети тут учатся. Потом с нами расплачиваются цементом, автомашинами. Зарплата на бумаге хорошая - в среднем 1600 рублей. Но большую ее часть выдаем не деньгами, а разной компенсацией. Недавно завезли тушенку, кому раздали по ящику, кому по несколько банок.

Такие вот два крупных коллектива дорожников базируются в Ермаковском районе. В том и другом работают трудолюбивые, добросовестные люди, тот и другой возглавляют грамотные, умелые, оборотистые руководители. А мира между ними нет.

Одно время Юрий Куклин, отчаявшись, что не дают ему в Ермаковском районе объемов дорожных работ, нацелился даже перекинуть технику в Монголию. Уже и документацию подготовили на строительство тамошних степных дорог, но что-то не сложилось. Поехали в Каратуз. И слава Богу, своих дел не переделать...

Конечно, независимость - немалый успех, и это вызывает у кого-то зависть, подумалось мне, когда я отправился на встречу с главой районной администрации В.Поповым. И первым моим вопросом был такой:

- В районе есть две крупные дорожно-строительные организации. Но отношение к ним разное. Что это: есть родные дети, а есть и пасынки?

- Для меня одинаково важна и та, и другая организация, это все люди нашего района, - сказал Владимир Васильевич. - Моя главная задача - всех их обеспечить работой. Неважно где, важно, чтобы работа была. Поэтому сразу скажу: никаких пасынков у нас нет. ДПМК - это передвижная мехколонна. А ДРСУ предназначено специально для содержания дорог. Куклин больше строитель: сделал, отдал на обслуживание и пошел дальше. Я его хорошо понимаю как руководителя ДПМК. А меня надо понять как руководителя района. Во взаимоотношениях с Иваном Степановичем Архиповым у меня не возникает никаких вопросов. Он отзывчив во всем. Даже могу сказать, что отзывчивости у него больше, чем у Куклина. Юрий Серафимович - частник, у него своя точка зрения на дела района. ДРСУ - государ-

ПРОТЕСТ ДВУХ БУЛЬДОЗЕРОВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ственная структура, с ней мы и решаем свои проблемы. Трудно, сложно, но решаем.

Вот здесь-то, видимо, и зарыта собака. Все дело в «отзывчивости» государственной структуры и в «черствости» акционерной. Традиционно в крае монополистом дорожного дела было ГПП «Красноярскавтодор». Как и аналогичные структуры во всей стране. Автодор сам себе заказывал объемы работ, сам их выполнял и сам же себя контролировал, а потом построенные дороги принимал на свой баланс. Трещину в монополию внесло образование в 1994 году надведомственной организации с функциями единого заказчика, контролера качества работ, держателя на своем балансе новых и ранее построенных дорог общего пользования. В разных регионах России такие подразделения получили разные названия - отделение, департамент... На Енисее таковым стало Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю (КРУДОР).

Его начальником стал бывший заместитель директора ГПП «Красноярскавтодор» молодой инженер-дорожник Сергей Зяблов. И он, может быть, еще не до конца освоился с новыми функциями. Первые две программные задачи - единого заказчика и контролера - успешно выполняются. А вот с третьей функцией - держателя на своем балансе всех дорог общего пользования - творится, как мне думается, что-то непонятное. Если бы это было, то тогда проще и эффективнее можно было бы проводить тендер и в ходе торгов выявлять наиболее выгодного и добросовестного подрядчика. В Красноярске с этим остаются затруднения, хотя торги и организуются.

Юрий Куклин так оценивает ситуацию:

- В прошлом году ДПМК освоила работ на 15 миллионов деноминированных рублей. Нынче мы могли бы замахнуться и на 25. Но дороги находятся на балансе не у КРУДОРа, как должно быть, а у Красноярскавтодора. Это госпредприятие оставляет за собой некоторые монопольные функции, с помощью местных администраций имеет возможность выбирать для себя наиболее выгодные виды работ. К примеру, ремонт асфальтобетонного покрытия, его укладка. Я за то, чтобы были все формы собственности - государственная, акционерная, частная. Но всех их надо поставить в равные условия, а за основу взять качество работ, сроки их выполнения и стоимость.

Поднятая проблема - не районного масштаба и даже не краевого. Кое-где в России, передав содержание дорог от государственных органов в акционерные, частные руки, обожглись. Частники не справились, а госпредприятия успели развалиться. Их теперь пытаются восстановить, а пока суд да дело - страдают автомобилисты. Потому нам понятны консервативные настроения некоторых дорожных структур края: как бы чего не вышло. Но как раз у них-то и есть прекрасная возможность, изучив ошибки коллег, наладить наконец нормальные отношения между дорожными строителями разных форм собственности. Тогда помирятся Архипов с Куклиным, а результатом будут улучшенные дороги - боль России с тех самых гоголевских времен.

Удачный вариант примирения нашли в Новоселовском районе. Тут два крутых руководителя, государственного ДРСУ и акционерного ДПМК, словно те два бульдозера на дороге, тоже строили отношения на ножах, дрались за объемы работ. Но помогла география района: километровой ширины водохранилище Красноярской ГЭС в свое время разделило район на две части. Вот и решили: одной дорожной организации отдать правобережье, другой - левобережье. Теперь обоих начальников водой не разольешь, в свободное время ездят друг к другу на катере, чтобы в баньке попариться да рюмашку пропустить.

Увы, не во всех районах есть такой водораздел. Речушки Оя, Оленья в Ермаковском районе делу не помогут. Протест двух бульдозеров, столкнувшихся ножом к ножу на одной дороге, разрешит в далеком сибирском районе, как и в другой краевой глубинке, окончательная передача на баланс краевого управления дорог.

Ермаковское - Минусинск - Красноярск

НЕОТРЫВНЫЕ "ЗАПЛАТЫ"

Приход теплого времени года традиционно связывают с началом ремонта дорог, в том числе и ямочного. Но не секрет, что уже через месяц - другой "заплаты" начинают отслаиваться. Почему?

- Причина в следующем, - говорит заведующий кафедрой промышленного транспорта и строительства Сибирского государственного технологического университета Александр Баранов. - Когда ямку готовят к ремонту, ей делают вертикальные стенки. После смачивания их и основания ямки битумной эмульсией, заполнения ее асфальтом, укатки все выглядит ровно, прочно. Но далее это место подвергается давлению колес автотранспорта, а надежной передачи нагрузок на стыках старого и нового покрытия нет. Они работают каждый сам по себе, отчего происходит их смещение, образуются выбоины и т.п.

Идея сотрудников кафедры внешне проста. В стенках основного массива асфальтобетона бетонорезом (он есть в любом ДРСУ) прокладываются канавки. Если смотреть в профиль, это треугольные выемки. Причем угол, направленный внутрь, равен 45 градусам.

- Что происходит после уплотнения "заплаты"? - продолжает Баранов. - Часть смеси заходит в канавку, образуется прочный шов. Благодаря ему давление колес машин перераспределяется и вниз, и в сторону старого покрытия. Отслоения на стыках нет, так как асфальт хорошо работает на сжатие.

По этому предложению сотрудники кафедры ПТиС провели патентный поиск - аналогов не обнаружено. Правда, встретилась такая заявка: края старого покрытия полого срезались в сторону ямки. Новый слой находил на старый. Перераспределение нагрузок от колес

Юрий СЕМЕНЕНКО,
корреспондент "Автодорожно-транспортной газеты"
специально для журнала "Автомобильные дороги"

КОМПЬЮТЕРНЫЙ УЧЕТ ВСЕ УЧТЕТ

- Из выпускавшихся ранее в стране установок ни одна не обеспечивала стопроцентного качества продукции, - говорит заместитель главного инженера предприятия по качеству И.Крестинин. - Степень амортизации таких АБЗ очень мала. Да и сама их конструкция не позволяет использовать в полной мере качество исходных материалов. Для сравнения: некоторые агрегаты зарубежного производства, помимо прочего, способны собирать даже каменную пыль, пригодную для дальнейшего использования в качестве наполнителя смеси.

В общей сложности у Красноярскавтодора, по данным моего собеседника, имеется 52 асфальтобетонных завода плюс примерно столько же у других организаций края. Но лишь две установки в ДСУ-2 АО "Красавтодорстрой" доведены, как говорится, до логического завершения. Для импортной техники здесь подготовили склады минерального порошка.

Что же можно предпринять по модернизации имеющихся АБЗ? Одно из направлений - дополнительное оснащение теми же складами минерального порошка,

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

было. Но со временем тонкий верхний слой "заплаты" все-таки отслаивался и разрушался.

Особенно привлекателен предложенный метод стыковки асфальтобетонных покрытий при ремонте инженерных коммуникаций на улицах, как правило, сопровождающийся вскрытием проезжей части.

- Наша схема работ такова, - Александр Николаевич делает набросок на бумаге. - Первый раз вскрывают теплотрассу как обычно, проводят замену труб. Затем рабочий нарезает канавку в вертикальных стенках дорожного покрытия... Далее - засыпка грунта, уплотнение его, укладка нового асфальтобетона. Теперь сцепление покрытий будет обеспечено.

Лучше всего ремонтникам завести карту, где с прицелом на будущее надо отмечать, сколько метров вскрыли, каковы размеры "заплаты", где проходят швы и многое другое. Случись новый прорыв трубы, не нужно долбить участок на глазок. Делают отступы от швов, бетонорезом кроят покрытие на блоки, следом идет экскаватор. По ликвидации аварии, перед укладкой свежей смеси, рабочему достаточно прочистить треугольную канавку ломиком.

Разработке ученых СибГТУ около двух лет. Но пока ее так и не удалось широко применить на практике. Хотя теоретически все просчитано, смоделировано. В прошлом году, когда городская администрация объявила конкурс предложений по ремонту и содержанию проезжей части улиц Красноярска, кафедра ПТиС университета одной из первых подала заявку, о которой шла речь выше. Но...

- Мы исходим из очевидной полезности нашей разработки для краевого центра, - говорит кандидат технических наук Баранов. - Почему бы не опробовать новую методику хотя бы на ремонте дорожных покрытий в центре города? Уверены, толк будет. Потом уже новый способ сцепления асфальтового шва применять и на других улицах и дорогах.

Информационные технологии широко используются в промышленном производстве. Постепенно они находят применение и в дорожной отрасли. Конкретный пример – внедрение компьютеров для управления процессами на асфальтобетонных заводах ГПП "Красноярскавтодор".

каменной пыли и т.п. На некоторых конструкциях, правда, есть расходные емкости по дозированию тонких материалов... Но к ним, на двенадцатиметровую отметку, сыпучие компоненты нужно чем-то подавать! Отечественные заводы такими устройствами выпускаемые АБЗ не дополняют. Конечно, по отзывам специалистов, доукомплектование - дорогостоящее удовольствие. Но оно под силу краевой промышленности. Есть наработки, конкретные предложения инженеров. Нет главного - финансирования для претворения этих идей в жизнь.

- Даже в полном, доукомплектованном виде АБЗ - всего лишь система механизмов, так сказать, металл, которым нужно управлять, - поясняет И.Крестинин. - Потому первым шагом для нас было внедрение автоматики на установки Красноярскавтодора. Помогли специалисты местной фирмы "ВИСТА", имеющие опыт таких работ.

Лед тронулся. Но специалистов Красноярскавтодора не устраивало, что процесс управления оставался закрытым. То есть оператор набирал команду, автоматика ее выполняла. Проблема же состояла в том, что результат, качество смеси видели только на выходе, когда поправок не внесешь. Решили идти дальше: установить на АБЗ компьютеры, чтобы полностью "открыть" процесс управления технологией для персонала. За два года совместной работы производственников ГПП и конструкторов, программистов удалось создать своего рода идеологию компьютерного управления. Очень ценно, что Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю понимает значимость внедрения информационных технологий и финансирует эту программу по мере возможности. На сегодняшний день два асфальтобетонных завода

- в райцентрах Шалинское и Березовка - работают под управлением ЭВМ. В планах 1998 года - установка компьютеров еще на пяти АБЗ.

Очень важно, считает заместитель главного инженера Красноярскавтодора, что во всей программе изначально заложен экономический аспект. А именно: для компьютеризации заводов применяют недорогие нынче модели IBM 286-386.

Руководство ГПП прекрасно понимает, что внедрение новых технологий управления на одном-двух АБЗ погоды не сделает. Такие разработки должны иметь массовое применение. А вот здесь не без подводных камней. В некоторых ДРСУ предпочитают работу по старинке. Чтобы не опорочить саму идею управления, в Красноярскавтодоре стремятся вводить ЭВМ пока в тех подразделениях, где выше инженерный потенциал, общий уровень подготовки операторов, более новые (1 - 2 года "от роду") установки.

- Задачу по отработке регулирования температуры, составов и прочего мы решили уже в минувшем году, - суммирует предварительные итоги Крестинин. - В течение текущего года планируем подвести черту под полнокомплексным регулированием системы. В идеале - компьютерное управление АБЗ от весовой. То есть от прихода машин с щебнем на завод и до отгрузки готовой смеси на объект.

Внедрить такую схему работы на доброй сотне установок будет непросто. И не только по техническим причинам. Проблема Красноярскавтодора, как, впрочем, и других предприятий отрасли, - старение коллективов ДРСУ, ДСУ. Упал в целом престиж профессии дорожника. Суровы условия труда. Снег, дождь, пыль - все твое! Эффективного же механизированного инструмента мало. А молодым, понятно, хочется не ломовой работы с киркой, а быть оператором на современных агрегатах. Так что внедрение компьютерного управления асфальтовым заводом - лишь первая ласточка.

г. Красноярск

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Икар ЕВГЕНЬЕВ - доктор технических наук, профессор. Его деятельность в последние десять лет практически безраздельно связана с дорожной экологией.

- Икар Евгеньевич, известно, что автомобильно-дорожный комплекс наносит окружающей среде значительный ущерб. На его долю приходится более половины технического загрязнения атмосферы такими токсичными веществами, как окись углерода, окись азота, углеводороды. Но эти беды в наиболее концентрированном виде присущи в основном крупным городам. А как обстоят дела в сельской местности?

- Неверно считать, что вредные воздействия автомобильного транспорта испытывают только жители больших городов. Ведь значительная часть сельского населения живет на прилегающих к дорогам территориях. И здесь при большой интенсивности движения возникает опасная для здоровья концентрация загрязнений в атмосфере, воде и почве. Эти загрязнения вызывают не только местные, но и глобальные последствия, поскольку ряд выбросов входит в состав "парниковообразующих" и "озоноразрушающих" газов.

Однако распространение вредных газов имеет все же кратковременный характер. С уменьшением или прекращением движения все виды загрязнений воздуха через сравнительно короткое время переходят в более безопасные формы.

Загрязнение же поверхности земли транспортными и дорожными выбросами накапливается постепенно и сохраняется очень долго даже после ликвидации дороги. Для будущего поколения, которое, вероятно, может отказаться от автомобилей в их современном виде, транспортное загрязнение почвы останется тяжелым наследством прошлого. Не исключено, что при ликвидации построенных нами дорог придется убирать с придорожной полосы и загрязненную неокислившимися металлами почву. Дело в том, что накопившиеся в грунте химические элементы, особенно металлы, хорошо усваиваются растениями и через них при приеме пищи переходят в организм человека. Часть из них через стоковые воды попадает в организм человека из питьевых водоемов.

Наиболее распространенным и токсичным транспортным загрязнителем считается свинец. Общесанитарный показатель ПДК свинца в почве с учетом фона - 32 мг/кг. По некоторым данным содержание свинца на поверхности почвы на краю полосы отвода составляет до 1000 мг/кг. Для животных же опасность вызывает уже 150 мг/кг.

Установлено, что жители большого города имеют сегодня содержание свинца в костях в 100 - 500 раз больше, чем 100 лет назад. Любопытна в этом плане одна из версий причин падения Римской империи. Древние римляне хранили вино в свинцовой посуде. Накопление свинца в организме вызывало бесплодие женщин и мужчин...

- Какие меры необходимы для сокращения загрязнения окружающей среды непосредственно от автотранспорта? В США, например, за последние 20 лет автопарк возрос вдвое, а объем загрязнения от него не увеличился. Почему?

- Потому что там проводится жесточайшая государственная политика по соблюдению жестких стандартов на сходящий с конвейеров заводов автотранспорт. То есть там предъявляются бескомпромиссные требования не к владельцам, а к производителям автомобилей. Там само государство гарантирует надежную экологическую состоятельность машины на 300000 километров пробега.

У нас же пока вся надежда на самих автовладельцев. Требуют, чтобы они устанавливали нейтрализаторы газов. Нужно же прежде всего потребовать от производителей автомашин, чтобы их продукция неукоснительно отвечала всем необходимым стандартам. Нужно, чтобы на экологию работала государственная система. Необходимо создание надежной схемы общественного контроля. В тех же США новая модель автомобиля не поступает на рынок до тех пор, пока не даст "добро" еще и общественная экологическая экспертиза.

- Ну а как быть с тем же строительством или ремонтом дорог? За асфальтоукладчиком тянется такой ядовитый шлейф от раскаленных битумных смесей, что, вдохнув, потом долго еще ощущаешь этот удушливый запах...

- При строительстве и ремонте дорог необходимо прежде всего использовать материалы с минимальной токсичностью. Для сравнения возьмем, например, каменноугольные и сланцевые вяжущие.

В сланцевых битумах содержание бензапирена примерно в 100 раз больше, чем в стандартных нефтяных. В каменноугольных же смолах и дегтях его содержится почти в 3000 раз больше, чем в нефтяных битумах.

В конце 80-х годов в дорожных организациях были распространены письма главного санитарного врача СССР, запрещающие применение в дорожных покрытиях каменноугольных смол и дегтей в качестве вяжущих. Последние ГОСТы на битумы и дегти ограничили их использование даже в качестве нижних слоев в ненаселенных местах.

Насколько известно, в России эти запреты в основном соблюдаются. Но, например, на Украине, в связи с дефицитом нефтяных материалов, продолжают применять угольные смолы и дегти. В результате на большей территории этой страны дороги с усовершенствованными покрытиями стали источниками канцерогенных загрязнений.

- Какие основные экологические требования предъявляются сегодня к дорогам? И каков сегодня вклад проектировщиков, ученых в совершенствование системы создания и обеспечения экологической безопасности дорог?

- Дороги изменяют экологию, рельеф, растительный и животный мир, многие другие элементы природной системы. Проложили дорогу через лес - из него ушли волки. В парковых зонах возле автотрасс исчезают деревья.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Например, на западном участке Московской автомобильной кольцевой дороги высыхает сосновый молодняк.

Выбор оптимального маршрута прокладки автотрассы - дело, конечно же, проектировщиков. Но их изыскания порою упираются в такие тернии различных бюрократических препон и ведомственных интересов, что подчас приходится избирать довольно компромиссные варианты.

Чтобы запроектировать экологически безопасную дорогу, в состав ее "потребительских" транспортно-эксплуатационных показателей необходимо включать экологические требования и ограничения, выполнение которых предупредило бы нанесение существенного ущерба окружающей среде.

Наши ученые и инженеры немало потрудились над тем, чтобы уменьшить вредные воздействия автомобильных дорог и сделать их экологически безопасными. Например, принятый у нас порядок проектирования новых дорог, исходя из расчетной интенсивности движения по ним, которая будет достигнута только через 20 лет, гарантирует определенный запас пропускной способности. Ведь в экологическом отношении особенно опасны дороги, технический уровень и условия движения по которым не соответствует интенсивности движения. Чем выше интенсивность - тем сильнее негативные воздействия.

В последние годы в дорожной отрасли создали банк данных технического состояния федеральных дорог России. Убежден, что настало неотложное время создания и банка данных экологического состояния этих важнейших дорог страны. Тем более что сейчас Федеральная дорожная служба России приступила к созданию экологического мониторинга отрасли. Банк данных экологического состояния центральных магистралей позволил бы систематизировать первоочередные задачи по оздоровлению окружающей среды в зоне более чем 40 тысяч километров федеральных дорог.

Что касается требований к вновь проектируемым дорогам, то их следует прокладывать по наименее ценным земельным угодьям с учетом их экологического и социально-экономического потенциала - предпочтительно по границам ландшафтов. При наличии существующих дорог - независимо от их категории - следует рассматривать вариант использования полосы отвода как более предпочтительный. Действующими законами не допускается проложение трассы по территориям заповедников, заказников, национальных парков - кроме дорог внутрихозяйственных. Места массового обитания и размножения диких животных, птиц, обитателей водной среды должны находиться за пределами зоны влияния дороги или мостового перехода.

Определенные затруднения в практике проектирования дорог и мостов возникают при выполнении требования эстетического сочетания дороги с природным ландшафтом. Здесь нет привычных инженерам количественных критериев. Невозможно выработать и твердые правила. Но устойчивый природный ландшафт - то, что теперь принято называть "малой родиной", - имеет для местных жителей огромное психологическое значение. Утрата этого чувства вызывает нарушение привычных норм поведения, порождает у людей ощущение неустроенности, нестабильности. Поэтому для проектирования крупных проектов, существенно меняющих природные формы, следует привлекать опытных архитекторов-ландшафтников.

- Как известно, в последние годы был принят ряд международных документов по усилению охраны окружающей среды. В них, как говорится, ставится ребром вопрос об экологическом приоритете. Цена этой ставки - жизнь будущих поколений. Каковы задачи автомобильно-дорожного комплекса России по выполнению требований международного сообщества?

- В России научные исследования и еще в большей мере практическая работа отстают от современных требований экологической безопасности автомобильно-дорожного комплекса.

Для решения поставленной мировым сообществом задачи перехода к устойчивому развитию необходимо от приоритета экономических критериев перейти к комплексным эколого-социально-экономическим критериям во всех сферах планирования, проектирования, строительства, реконструкции и содержания дорог. В практике выполнения проектных работ следует освоить современные методы оценки экологических и социальных последствий принимаемых решений.

Показатель экологической безопасности должен быть введен в состав основных транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог. Характеристики экологической безопасности должны быть включены в состав технических паспортов всех существующих дорог, в первую очередь - федеральных, с высокой интенсивностью движения...

Перечень задач можно продолжать еще долго. Но одна из наиболее злободневных проблем - слабая профессиональная экологическая подготовка технических руководителей и исполнителей, отсутствие "экологического мышления" у тех, кто принимает управленческие и технические решения. Только недавно в вузах и техникумах стали изучать необходимые предметы. Но почти полностью отсутствуют специальные учебники, пособия, справочники. Уровень обучения остается невысоким, специалисты не используют полученные знания на практике.

И это очень печально. Думаю, пора продолжить известный афоризм "Все начинается с дороги" словами "а дорога начинается с экологии". В противном случае вскоре может потерять свой изначальный смысл другой афоризм: "Дорога - это жизнь". Ибо очень проблематично будет вести речь уже о самой жизни.

Беседу вел

Иван НИКОЛАЙЧУК

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

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

После ввода в эксплуатацию северного калужского обхода с новым мостовым переходом расстояние от Москвы до Калуги сократится на 25 км.

Старый калужский мост

Старый калужский мост, верой и правдой прослуживший более 30 лет, давно уже стал притчей во языцех. Любой его ремонт, реконструкция оборачивались для области серьезными экономическими последствиями. В транспортных пробках вылетали в трубу топливо, время, деньги... И тогда руководство области, заручившись поддержкой Федеральной дорожной службы, приняло решение начать строительство нового мостового перехода - составной части проекта северного обхода областного центра.

Первыми по будущей трассе, по заснеженной Оке проехали проектировщики. И закипела работа! **За два года строители ОАО "Калугатрансмост" и других подразделений выполнили большую часть работ и в настоящее время готовятся к надвижке металлического пролетного строения весом в 3 тыс. тонн.** Это один из самых сложных и ответственных этапов. Хотя, по мнению строителей, самой сложной оказалась все-таки финансовая угроза, нависшая над стройкой в начале 1997 года. Денег на строительство в областной казне не было. Зато были предложения законсервировать объект до лучших времен. И неизвестно, чем бы все закончилось, если бы не настойчивость калужского губернатора **В.В.Сударенкова** и конкретная помощь со стороны ФДС России, выделившей в общей сложности 350 млн рублей.

- Спасибо ФДС и лично Виталию Григорьевичу Артюхову за помощь и понимание наших нужд, - говорит генеральный директор ОАО "Калугатрансмост" **Александр Денисов,** - работы ведутся в хорошем темпе в 2 - 3 смены, а это значит, что уже к 2000 году калужане получат новый мостовой переход, а в федеральной сети "развяжется" еще один тугой узел. **К сегодняшнему дню 5 опор готовы на все 100 процентов, 2 - на 80, а на последней, 5-й опоре ведутся буровые работы.**

По первоначальному проекту для строительства опор в русле реки предлагалось использовать вспомогательный подъезд. Специалисты областного управления автомобильных дорог и ОАО "Калугатрансмост" предложили другой вариант - речные баржи. Это оказалось проще, а главное - выгоднее.

Весной нынешнего года под Калугой развернулся, как здесь шутят, 1-й белорусский фронт - строители Мостоот-

Отсыпка земляного полотна

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ряда-425 из Витебска.

Им предстояло выполнить огромный объем сварочных работ - 5 км швов и надвижку пролетных строений. Строители работают вахтовым методом, в 2 - 3 смены, а главное - качественно. И если дело так пойдет и дальше, "белорусский фронт" выполнит свою часть работы раньше установленного срока. Что, в общем-то, и неудивительно: все вопросы решаются здесь быстро, четко действует специальный оперативный штаб во главе с заместителем начальника управления автодорог области **Александром Даниловым**.

Надвижка мостового пролета

Строитель Мостоотряда-125 Виталий БАРАШКОВ

Новый калужский мост иногда называют дублером старого, хотя сравнивать их нельзя.

Новый мост впечатляет: длина - 546 м, ширина - 24 м, 4 автомобильные полосы...

Ровесник XXI века должен хорошо поработать на экономику области, страны. И сейчас уже трудно представить себе, что 2 года назад, зимой 96-го года, когда была забита первая свая будущего моста, на этом месте не было ничего, кроме колышков будущей трассы северного обхода.

А сегодня уже ясно угадываются контуры красавца, который навсегда избавит древнюю Калугу от транзитного транспорта и на целых 25 км приблизит ее к Москве.

Строительство транспортной развязки на Киевском шоссе

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай КОРОЛЕВ,
Валерий ЗУБКИН,
Владимир КОНОВАЛОВ

Новый корабль назвали "Дредноут", то есть "Бесстрашный". Со спуском его на воду все линейные корабли стали делиться на дредноуты и додредноуты. Сила флота любой значительной в военном и техническом отношении страны стала исчисляться числом дредноутов, а весь додредноутный флот обесценился.

"ДРЕДНОУТ" НА ФАРВАТЕРЕ

В 1907 году в военном судостроении произошел качественный скачок. Используя последние (на тот период) достижения науки и техники, английские корабелы создали новый тип линейного корабля, своей мощью превосходивший в несколько раз любые корабли старых конструкций.

Правда, в этой истории есть одна забавная подробность: самым крупным додредноутным флотом обладала Великобритания, англичане обесценили прежде всего свои собственные накопления, и состязание между великими державами началось с новой точки отсчета.

Сейчас российское дорожное машиностроение развивается (если так будет позволительно сказать в условиях затянувшегося кризиса и спада производства), опираясь главным образом на зарубежные достижения. Например, признанный специалист в области дорожного машиностроения В.Федоров в статье "Эликсир долголетия" «Автомобильные дороги», 1998, № 3), перечисляя вновь созданные в Челябинской области дорожные машины, всякий раз добавляет: аналог такой-то иностранной модели.

Это неудивительно. Практически все ныне применяемые методы строительства дорог были придуманы сотни лет назад. Дорожное строительство развивалось главным образом путем последовательного усовершенствования технической базы. В мире давно появились свои лидеры и авторитеты, которые задают тон в дорожном машиностроении. Это всем известные "Катерпиллер", "Комацу", "Либхер", "Виртген", "Ингерсолл-Рэнд" и некоторые другие. Всех их можно пересчитать по пальцам, и среди них нет ни одного российского производителя.

Фирмы-лидеры тратят достаточно много денег на исследования, направленные на усовершенствование конструкций машин и соответствующие своему времени технические "примочки". Например, для сегодняшнего дня характерно массовое внедрение микропроцессорной техники. Остальные производители, в том числе российские машиностроители, следуют у них в фарватере, заранее обрекая себя на отставание.

Машины становятся все лучше, а способы, которые реализуются этими машинами, остаются старыми. Например, уплотнение достигается путем укатки и трамбования. Эти способы имеют органические недостатки, которые на протяжении веков не позволяли получать предельно плотную структуру уплотняемых материалов.

Причина понятна - традиционные уплотняющие машины (каток и трамбовка) при работе опираются на тот же материал, который они уплотняют. При этом известно, что наибольшее уплотнение дорожно-строительного материала достигается при создании в уплотняемой структуре напряжений, равных пределу прочности этого материала. По достижении такого состояния при традиционных способах укатки и трамбования соответствующая уплотняющая машина должна "просесть", то есть погрузиться в уплотняемый материал.

По этой причине при использовании общепринятых технологий уплотнения стараются достигать контактного давления между уплотняющей машиной и уплотняемым материалом, равного 0,95 - 0,98 от предела прочности последнего, то есть заранее закладывается недоуплотнение на некоторое, пусть и небольшое, количество процентов. Однако, это то самое недоуплотнение, которое не позволяет придать, например, связанным грунтам, активно используемым при строительстве российских дорог, необходимой плотности структуры и, соответственно, избежать морозного пучения дорожного полотна.

"Автомобильные дороги" не раз обращались и, мы уверены, неоднократно еще будут обращаться к этой проблеме. Несмотря на то, что проблема известна, радикальных и эффективных путей преодоления этого технологического кризиса не предложено. То есть "дредноут" еще не построен.

Для того чтобы избавиться от органических недостатков традиционных способов, необходимо отказаться от самих способов, заменив другими, принципиально новыми и более совершенными. Естественный вопрос - где их взять?

Авторы предлагают свой, достаточно радикальный выход из технологического кризиса.

Желаемого эффекта можно достичь, "оторвав" уплотняющую машину от уплотняемой полосы и создав условия для такого движения частиц уплотняемого дорожно-строительного материала, чтобы последний самоуплотнялся, самоорганизовывался до предела своей прочности.

В живой и неживой природе все ее "технологические процессы" основаны на эффектах самоорганизации в открытых системах.

Достоинство процессов самоорганизации заключается в том, что они протекают при минимальных затратах энергии, относительно просты в управлении за счет регулирования потоков вещества и энергии, образуют структуры со стабильными свойствами.

Одним из таких процессов самоорганизации уплотненных структур, близких к дорожному делу, является природный процесс образования нагонной волной на песчаном берегу у края плотной дорожки - "заплеска".

Проблема заключается в нахождении эффекта самоорганизации с нужными для соответствующей технологии свойствами. Такой эффект, применимый к дорожному строительству, был обнаружен одним из авторов этой статьи Н.Королевым в 1977 году и получил название эффекта "текучего клина".

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Его суть заключается в самоорганизации предельно плотной структуры коррелированно движущимися частицами среды в локальной зоне, имеющей клинообразную форму. Отсюда и название эффекта.

На основе этого эффекта авторы статьи предлагают принципиально новую технологию сооружения дорог, в которых уплотнение дорожно-строительного материала протекает аналогично природным процессам образования плотных структур из подобных материалов.

Специалистам-дорожникам известно, что при постепенном нагружении штампа в грунте возникает уплотненное ядро с одинаковой плотностью, соответствующей пределу прочности (см. Хархута Н.Я. Машины для уплотнения грунтов. - Л.: «Машиностроение», 1973, 36 с.).

"Текучий клин" - это тоже уплотненное ядро, но отличающееся тем, что оно не перемещается вместе со штампом и не разрушает окружающего слоя, а "течет", сохраняя свою предельную плотность.

Кроме того, предполагаемая технология предусматривает замену операций укладки, распределения и уплотнения единым процессом, названным зонным нагнетанием.

Процесс осуществляется путем непрерывного нагнетания соответствующих сыпучих материалов и образованием упорядоченных по толщине слоев требуемой (предельной) плотности и необходимого профиля за один проход машины.

То есть при сооружении дороги в процессе поступательного движения уплотняющей машины на основание - земляное полотно последовательно нагнетаются грунт, песок, щебень, бетонная и/или асфальтная смесь. Воспроизводимый в процессе нагнетания эффект "текучего клина" позволяет получать предельное уплотнение любых дорожно-строительных материалов, и в особенности связанных грунтов, соответствующее пределу их прочности, без каких-либо дополнительных операций. Одна уплотняющая машина, реализующая новую технологию, способна заменить ныне применяемые распределители, укладчики, профилировщики и катки.

Затраты на создание и испытание в российских условиях опытных образцов машин для строительства дорожных покрытий шириной 0,8 - 1,2 м оцениваются в 800 тысяч рублей, шириной 7 м - 2800 тысяч рублей.

По нашему мнению, это и есть "дредноут" для российских дорог, способный обесценить технические завоевания мирового дорожного машиностроения, всю "додредноутную" дорожную технику и начать соревнование с новой точки отсчета.

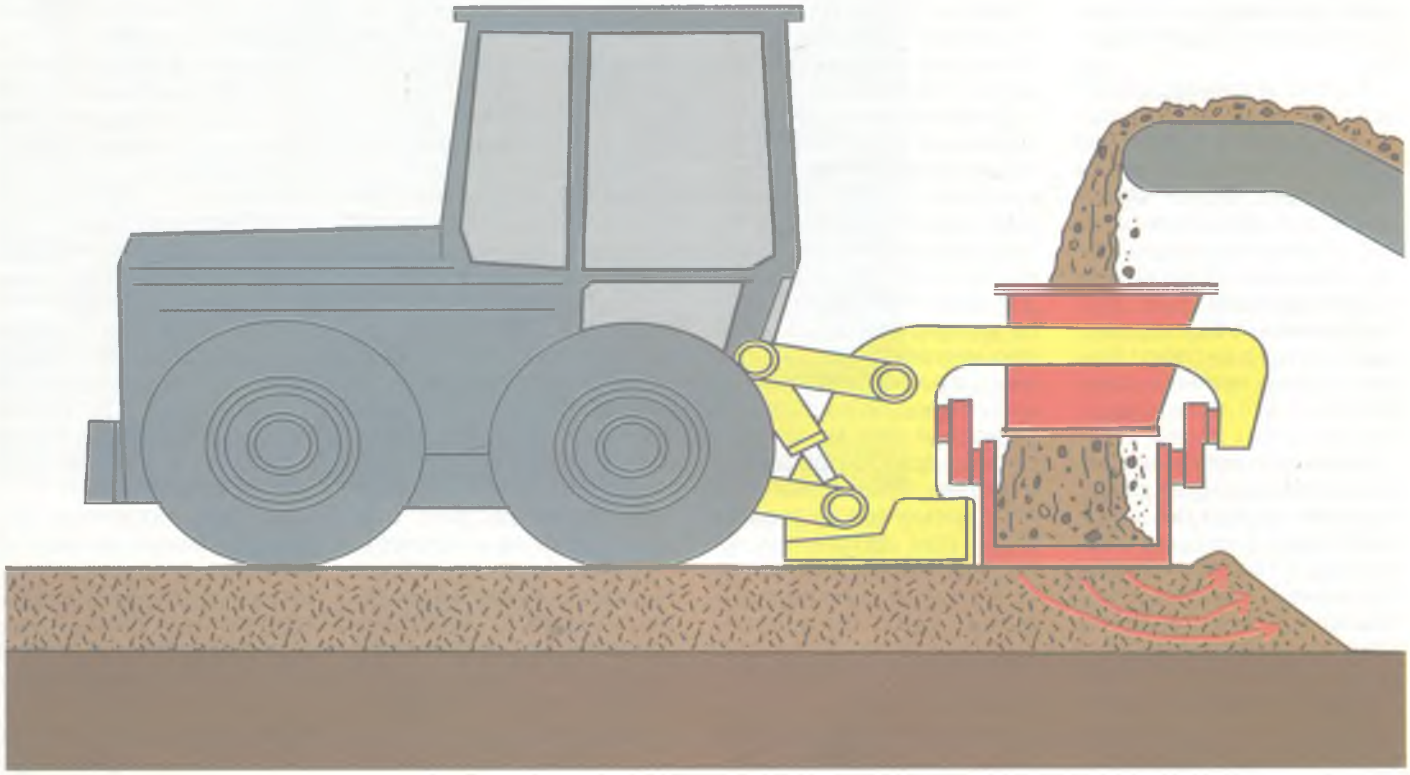
Возможность создания такого "дредноута" подтверждена практикой эксплуатации оригинальных формовочных машин зонного нагнетания, предназначенных для изготовления различных строительных изделий с высоким качеством получаемой структуры уплотненного материала, в том числе из связанных грунтов. Машины достаточно мобильны и предельно просты в эксплуатации.

Высокая прочность связанных грунтов (от 30 до 60 кгс/кв. см), достигаемая новой технологией, позволяет создать мобильные машины для производства дешевого и качественного стенового материала - грунтоблока.

Результаты, полученные при формировании качественных грунтоблоков, дают основания предполагать возможность сооружения из них или из грунтобетона предельно дешевых дорог местного назначения. Применение новой технологии для строительства местных автодорог позволит повысить их прочность и водо- и морозостойкость.

Машины для сооружения дорог из грунтобетона должны быть относительно недорогими. Их можно также использовать при подготовке земляного основания при строительстве любых автомобильных дорог.

В целом новая технология способна внести существенный вклад в устранение хотя бы одной из русских бед - отсутствия дорог.



Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Павел ЗАБЕЛИН, кандидат экономических наук, доцент кафедры маркетинга МГИЭТ,

Андрей РУДЕНСКИЙ, главный эксперт ГП "РосдорНИИ",

Владимир СМИРНОВ, председатель Совета ветеранов дорожных войск России

ЕЗДИТЬ ИЛИ ХОДИТЬ?

На этот вопрос придется отвечать каждому горожанину, если не будут решены проблемы автотранспортной сети в крупных городах.

Во многих крупных городах существующая система проездов, улиц и магистралей, зачастую не справляется с растущими потоками автотранспорта. Например, в Москве автомобильные пробки и заторы давно стали обычным явлением, особенно в центральной части города.

В результате ухудшения условий проезда по улицам снижается эффективность работы наземного транспорта, осложняется экологическая обстановка, растет уровень аварийности, падают показатели эффективности функционирования общегородской автотранспортной сети. Существенные потери несут все пользователи городских дорог. Естественно, это негативно отражается на работе предприятий города, на условиях труда и отдыха москвичей и гостей столицы. Основной причиной создавшегося положения стал бесконтрольный рост количества автомобилей в городе при практически исчерпанных ресурсах увеличения общей площади проезжей части городских улиц и магистралей.

Проведенный в Москве экспертный анализ состояния проблемы выявил основные факторы, определяющие потери пользователей. Среди них:

- прямые потери времени при проезде по улицам города из-за перегруженности основных магистралей;
- перерасход топлива из-за увеличения продолжительности поездок и ухудшения условий движения;
- повышенный износ автомобилей при езде по перегруженным магистралям;
- рост аварийности;
- ускоренный износ дорожных покрытий, приводящий к необходимости более частого проведения ремонтных работ;
- ухудшение экологического состояния на улицах города.

Анализ систематических потерь пользователей по приведенным позициям позволяет выявить гигантские цифры расхода времени и финансов.

В частности из-за перегруженности транспортных магистралей и снижения средней скорости движения потери времени у светофоров и в возникающих на пути следования затор ах и пробках оцениваются в среднем в 20 - 40 процентов от оптимальных затрат. В центральной части города и на ряде магистралей они могут возрастать до 100 процентов и более. Суммарные потери времени пользователями при движении по городу оцениваются в среднем в размере 50 процентов сверх оптимальных затрат времени в условиях беспрепятственного проезда.

Суммарный перерасход топлива, вызванный затрудненными условиями движения по перегруженным магистралям города оценивается в размере 60 процентов от оптимально необходимого расхода топлива в условиях свободного проезда.

Экспертная оценка показывает, что вынужденный перерасход топлива приводит к дополнительным затратам в размере около 1800 руб. в год (4,8 руб. в день).

Экспертная оценка роста потерь пользователей на ремонт автомобилей, более частую замену шин и тормозных колодок из-за усложненных условий движения в городе показывает, что при этом расходы участников движения на ремонт и эксплуатацию возрастают более чем на 1000 рублей в год (в среднем около 3,2 руб. в день).

В целом суммарные сверхнормативные потери пользователя в результате повышенного износа автомобиля из-за перегруженности дорог и недостатков в структурной схеме автотранспортной сети города оцениваются в сумму около 4,2 руб. в день (приблизительно 1500 руб. в год).

Низкая пропускная способность автотранспортной сети города и ухудшение условий движения способствуют росту аварийности. Потери пользователей при этом складываются из увеличенных затрат на ремонт автомобилей и потерь времени на устранение последствий дорожно-транспортных происшествий (ремонт, лечение и прочее).

Всего ущерб по причинам аварийности из-за перегруженности автотранспортной сети оценивается ориентировочно в 700 рублей в год (около 1,8 руб. в день).

Следующий фактор - повышенная нагрузка на дорожные покрытия магистралей города. Она приводит к ускоренному развитию повреждений покрытий, появлению неровностей (колей, наплывов, сдвигов, выбоин, трещин). Это происходит из-за более частого маневрирования автомобилей на проезжей части, роста числа торможений и ускорений. В результате создаются повышенные горизонтальные усилия в слоях покрытий и, как следствие, более быстрый выход их из строя. А повреждения дорожных покрытий городских улиц и магистралей приводят к более частым ремонтным работам, к значительным дополнительным расходам средств и материалов на их проведение, а также осложняет транспортную ситуацию из-за необходимости перекрытия движения на ремонтируемых участках дорог.

Кроме того, ухудшение состояния проезжей части улиц и магистралей, нарушение ровности покрытий ведет к дополнительному перерасходу топлива и дополнительному износу автомобилей из-за повышенных вибраций кузова.

Экспертная оценка суммарных дополнительных потерь пользователей из-за ухудшения состояния проезжей части улиц и магистралей города показывает, что в среднем по указанным причинам пользователь теряет в год около 870 рублей (2,4 руб. в день).

Ко всему прочему, автомобильный транспорт является главным источником ухудшения экологического состояния в черте города. Так, выхлопные газы автомобилей ежегодно выбрасывают в атмосферу города Москвы более 800 тыс. т загрязняющих веществ. Среди них более 600 тыс. т окиси углерода, 120 тыс.т углеводородов и др. Предельно-допустимые концентрации (ПДК) некоторых вредных веществ вблизи крупных городских магистралей могут быть превышены в 10 - 15 раз.

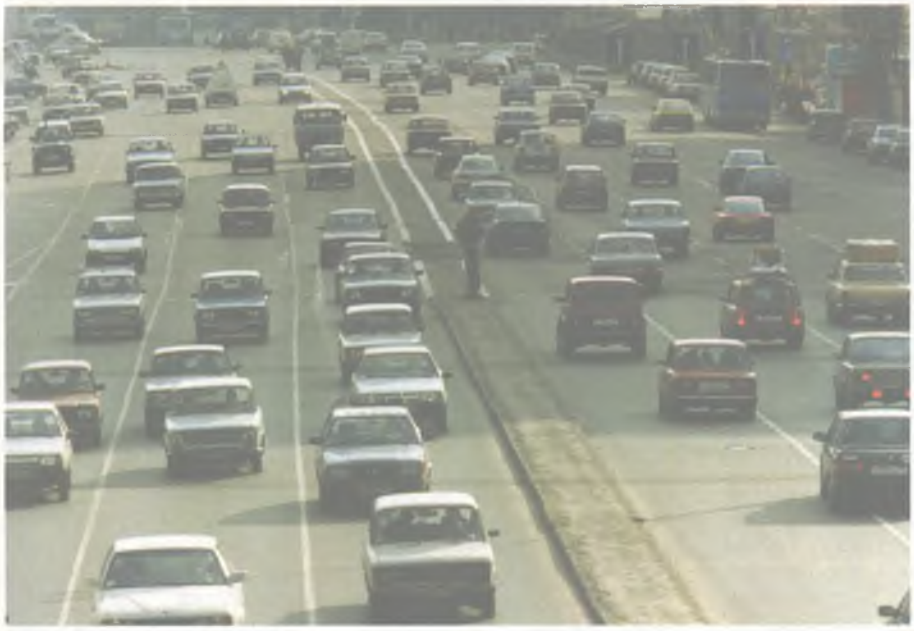
Автотранспорт способствует повышенному содержанию в атмосфере города свинца, пыли и других видов загрязнения. Так, загрязненность атмосферы Москвы пылью на 30 процентов превышает допустимый по санитар-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

но-гигиеническим нормам уровень. Суммарный показатель концентрации тяжелых металлов в почвах города (свинец, ртуть и др.) особенно высок в центральных районах.

Существенно загрязняют поверхностные воды и почвы противогололедные препараты. Они вызывают угнетение и гибель зеленых насаждений. Весь поверхностный сток без очистки сбрасывается в реки, расположенные в черте города.

Автотранспорт - также и главный источник акустического воздействия на жителей. В Москве более 3 млн человек живут и работают в условиях повышенного шумового загрязнения. Эксперты называют автомобили еще и источником стрессового загрязнения, которое ведет к росту сердечно-сосудистых заболеваний, нервным расстройствам, снижению иммунитета и работоспособности. Такие потери трудно выразить в бесстрастных цифрах. Зато если сложить все остальные, то в денежном выражении они составляют 21 рубль в день. Исходя из того, что в Москве насчитывается около 2,5 миллиона автомобилей, суммарные потери пользователей за год могут достигать 14 миллионов рублей! Более чем впечатляющая сумма. Что же можно сделать, чтобы ее уменьшить?



Повышение эффективности функционирования автотранспортной сети города Москвы с целью улучшения условий движения, разгрузки магистралей и сокращения потерь пользователей может осуществляться по следующим направлениям:

1. Разработка общегородской программы совершенствования автотранспортной сети Москвы и принятие эффективных организационных решений, определяющих механизмы ее реализации.

2. Создание системы оптимизации и регулирования загрузки автотранспортной сети города с использованием принципов экономического стимулирования участия пользователей в реализации программы.

3. Совершенствование структуры городской автотранспортной сети и решение проблем более эффективного распределения транспортных потоков.

4. Улучшение технического состояния проезжей части улиц и магистралей и систем управления движением.

Основными направлениями технических решений в реализации программы является совершенствование структуры сети и систем управления движением автотранспорта, а также совершенствование технического состояния проезжей части улиц и магистралей, повышение эффективности дорожно-ремонтных работ, проводимых в городе.

В целях совершенствования структуры автотранспортной сети города и более эффективного распределения транспортных потоков необходима в первую очередь реализация комплекса работ по созданию баланса между радиальными и кольцевыми магистралями в структуре сети. Для этого следует ускорить работы по созданию так называемого 3-го транспортного кольца, по организации пассажирского движения на Московской окружной железной дороге с реконструкцией подъездов к ее станциям, совершенствование системы местных проездов на территориях префектур. Все эти решения призваны максимально разгрузить центр города, Садовое кольцо и крупнейшие радиальные магистрали.

Кроме того, в целях оптимизации распределения движения по автомагистралям и улучшения ориентации водителей при выборе маршрутов движения целесообразно разработать единую систему электронных средств управления движением и информации водителей о загруженности магистралей по ходу движения.

В целях улучшения технического состояния проезжей части улиц и магистралей города и повышения эффективности использования средств, выделяемых на ремонт и эксплуатацию городских дорог, необходимо в первую очередь сформировать единый оперативный банк данных о текущем техническом состоянии городских улиц. Этот единый банк данных может быть создан на базе имеющегося опыта функционирования подобного банка данных, созданного для дорог федеральной сети.

Наличие банка данных послужит надежным инструментом в руках органа управления дорожным хозяйством города и обеспечит обоснованное распределение средств на выполнение дорожных программ.

Не менее важным направлением улучшения технического состояния улиц и магистралей города должно стать активное использование новых эффективных технологий и материалов, обеспечивающих повышение сроков службы дорожных покрытий и сокращения потребных объемов ремонтных работ.

Специфика и сложный режим движения автотранспорта в городских условиях требуют разработки специальных технических требований к материалам дорожных покрытий, а также применения специальных типов асфальтобетонных смесей, обладающих повышенной усталостной долговечностью.

Все, что относится к состоянию дорожного движения в Москве, повторяется во всех крупных городах России. Поэтому для них необходимо разработать программы минимум и максимум по созданию единой системы автотранспортных магистралей, обеспечивающих наиболее эффективную работу автотранспортного парка.

Экономический анализ показывает, что в связи с большими потерями, которые несут систематически все пользователи автотранспортной сети в городах, средства, вкладываемые в повышение эффективности работы городской автотранспортной сети быстро окупаются, следовательно, сфера развития и совершенствования автотранспортной сети крупных городов является благоприятной для инвестиций

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Мурат ТУРСУМУРАТОВ

президент АО "Оргтехдорстрой", кандидат технических наук

Началом истории стабильного управления дорожным хозяйством Казахстана следует считать 1 августа 1921 года, когда начал свою деятельность КирЦУМТ, созданный в Оренбурге, центре бывшей Киргизской (Казахской) АССР, по постановлению Киргизского (Казахского) Центрального исполнительного комитета от 26 июня 1921 года. На территории Казахстана тогда имелось всего 127 км дорог с твердым покрытием. 14 мая 1929 года принято постановление об организации Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНГ Казахской АССР (Каздортранс). Интересно, что с 1932 года правительство Казахстана уборку и вывоз зерна нового урожая ставило в зависимость от состояния дорог на основных хлебовозных направлениях, что определило и хозяйственно-организационную политику Каздортранса. На территории Казахстана были созданы два линейных управления дорог: Аягуз - Бахты и Сары-Озек - Хоргос.

В шести областях Казахстана были созданы областные отделы шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (облдортрансы). В районах были организованы райотделы. Первыми начальниками облдортрансов были: Западно-Казахского, а затем Карагандинского и Северо-Казахского - Загид Николаевич Аблязин; Алма-Атинского - Федор Федорович Ежов.

Для строительства первых автомобильных дорог Аягуз - Бахты и Сары-Озек - Хоргос ЦУДОРтранс направил в Казахстан два специализированных строительных управления - Стройшосдор № 11 и № 12. Для содержания дороги Жангиз - Тобе - Зайсан ЦУДОРтранс организовал ДЭУ № 696 в поселке Кокпекты и ДЭУ № 970 - в Зайсане. В 30 - 40-е годы дорожники Казахстана получали в основном из России все грузовые автомобили, тракторы, мотокатки, прицепные катки, камнедробилки, канавокопатели, грейдеры, тягачи, утюги конные и тракторные, скреперы конные и тракторные, а также другую дорожную технику. Тесная братская связь дорожников Казахстана с российскими дорожниками, Украины, Белоруссии, Узбекистана, Таджикистана, Киргизии продолжается и сегодня, она во многом способствовала подъему дорожного строительства в Казахстане.

Создано Главное дорожное управление (Главдорупр) при СНК КазССР. Организационная структура Главдорупра при СНК КазССР просуществовала почти в неизменном виде 18 лет.

В 30-е годы руководителями и специалистами дорожных организаций в республике были: У.К.Ибрагимов, Б.В.Чистозвонов, Г.Сулейманов, А.А.Казанцев, Н.П.Шерстнев, начали и продолжили свою деятельность Н.П.Андреев, П.А.Котельников, Б.Н.Козьмодемьянский, Н.Д.Загниевский, М.Ф.Иерусалимская, М.Т.Колмогоров, М.Б.Курулеутов, Х.А.Кусяпов, Н.Г.Акчурин, В.А.Хохлов, В.К.Михайлов, Д.А.Беляков, К.П.Третьяков, И.И.Наумов, К.Т.Чернов, Д.Г.Бандурьян, З.Жангушкаров, Х.Жандосов, Х.Искаков, С.Кузембаев, С.Садырбаев.

Рост в республике численности специалистов дорожного хозяйства позволил начать в этот период реконструкцию. И строительство некоторых важных по их значению дорог: Алма-Ата - Чилик, Атбасар - Кокчетав, Мулалы - Сарканд, Садыр - Джукнгарские ворота, Уштобе - Талды-Курган, Коктал - Таш - Карасу - Кольджат, Щучье - Боровое, Кокчетав - Щучинск и других.

В рекордно короткие сроки предвоенного 1940 года была построена методом народной стройки автодорога "Восточное кольцо". По окончании Великой Отечественной войны для строительства дорог республиканского значения в системе Главдорупра возобновилось создание машинно-дорожных станций (МДС). К началу освоения целинных и залежных земель в республике вели дорожно-строительные работы 10 МДС. Это были уже постоянно действующие специализированные механизированные подрядные дорожно-строительные организации, которые строили более совершенные дороги с учетом возрастающих на них нагрузок от развивающегося транспорта.

В 1947 году создается Ушосдор при МВД КазССР, на который возлагается строительство и содержание дорог союзного значения.

Возглавляет его Леонид Борисович Гончаров.

В 1953 году образуется Министерство дорожного и транспортного хозяйства Казахской ССР, реорганизованное в следующем году в Министерство автотранспорта и шоссейных дорог республики, которое стало единым центром управления всем дорожным хозяйством и автотранспортом общего пользования.

2 сентября 1954 года Совет Министров СССР принял постановление "О строительстве автомобильных дорог в районах освоения целинных и залежных земель Казахской ССР", реализация которого положила начало ускоренному развитию дорожного хозяйства в республике.

В числе первых приехавших на целину были молодые тогда дорожники, ставшие впоследствии хорошо известными в республике организаторами дорожного строительства. Это М.А.Тервартанов, Г.А.Матвеев, В.П.Стольный, Н.Г. и Е.В.Горностаевы, В.А.Есипов, Н.А.Мешковская, А.Г.Рехтер, В.П.Чемель, В.Д.Шпика, И.Г.Шулак, И.Л.Монастырский, С.М.Павленко, В.П. и А.П.Годына, Б.Я.Стадников, А.А.Волосняков, Н.А.Цыценко, И.Н.Затолокин,

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

И.Е.Хоменко, С.П.Сатьянов, Л.Г.Моисеев, В.А.Лебедихин, С.В.Кузнецов и другие.

Ускоренно расширялась сеть машинно-дорожных станций, количество которых за три года увеличилось с 10 до 32. В связи со значительным увеличением объемов дорожных работ, резким ростом потребности в дальнейшем ускорении строительства автомобильных дорог, особенно в районах освоения целинных и залежных земель, во второй половине 1956 года создается Главное управление шоссейных дорог при Совете Министров Казахской ССР (Гушосдор). В момент создания Гушосдор имел 3 треста, 16 облушосдоров, 65 ДЭУ, 2 упрдора, 32 МДС, 7 ДРС, 204 райотдела, 2 щебзавода, 4 камышитовых завода, 2 лесозаготовительных участка, завод по ремонту дорожных машин и механизмов, 5 ремонтных мастерских, 3 лесопосадочные станции и проектный институт. Всего 347 предприятий и организаций. ДРС вели работу на дорогах союзного и МДС - республиканского и областного значения. С каждым годом росли темпы строительства опорной сети магистральных дорог. Были построены автомагистрали: Алма-Ата - Фрунзе - Ташкент, Алма-Ата - Усть-Каменогорск - Лениногорск, Кустанай - Урицкое, Чимкент - Кзыл-Орда - Джусалы, Георгиевка - Семипалатинск, Кокчетав - Целиноград и другие.

Важным событием было создание в 1968 году первого в стране республиканского Министерства автомобильных дорог Казахской ССР, которым осуществлен большой комплекс крупнейших мероприятий по дальнейшему развитию, техническому совершенствованию производственно-технической базы дорожного хозяйства республики, ускоренного создания разветвленной сети благоустроенных автомобильных дорог и улучшения их содержания.

Большой вклад в развитие дорожного хозяйства республики внес Леонид Борисович Гончаров, который с 1968 по 1981 г. возглавлял Министерство автодорог Республики Казахстан. Его огромное трудолюбие, деловитость, требовательность, неиссякаемая энергия и выдающиеся организаторские способности позволили в короткие сроки создать широкую сеть автодорог с твердым покрытием, мощную систему дорожных организаций и предприятий, занимавшихся строительством, ремонтом и содержанием автодорог, имевших развитую индустрию по производству стройматериалов и конструкций, выпуску и ремонту дорожно-строительной техники и конструкций, комплекс научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций.

Построенные под его руководством автомагистрали Алма-Ата - Бишкек - Ташкент, Алма-Ата - Караганда - Петропавловск, Алма-Ата - Талдыкурган - Аягуз - Семипалатинск - Павлодар - Омск, Караганда - Акмола - Кустанай, Алма-Ата - Чемкент - Кзыл-Орда - Актюбинск и др. Обеспечили автодорожную связь с республиками Средней Азии и Россией. Сегодня они являются основной сетью автодорог. Под руководством Л.Б.Гончарова и его ближайших соратников Х.А.Кусяпова, Ш.Х.Бекбулатова, М.А.Тервартанова, Н.И.Кузякина, В.А.Лебедихина, Б.П.Яглинского, Г.А.Матвеева и других на основе использования новейших достижений науки и техники возведен ряд крупных, уникальных по архитектуре и значению, сооружений в Алма-Ате и областях. Это Дворец Республики, спортивный комплекс Медео, аэропорт, аэровокзал и др. Создана широкая социальная инфраструктура - сеть медицинских и детских учреждений, жилые комплексы, профилактории-санатории ("Зеленый бор", "Самал", "Каргалинский", "Диагностический", "Орбита", м-н "Дорожник" и многие другие объекты. Леонид Борисович был Человеком большой души, кристальной чистоты, исключительной скромности, его отличали высокое трудолюбие и принципиальность, чуткое и заботливое отношение к коллегам. Являясь примером бескорыстного служения народу, он воспитал не одно поколение дорожников, которые сохраняют его лучшие традиции. Продолжателем развития дорожной отрасли в Казахстане являлся Шамиль Хайруллович Бекбулатов, который на протяжении 12 лет возглавлял Минавтодорог Казахской ССР, Минтрансстрой Казахской ССР, Государственную акционерную компанию "Казахстан жолдары". А сегодня Ш.Х.Бекбулатов - президент АК "Казахстан жолдары". Под руководством Ш.Х.Бекбулатова создана разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования, которая составляет порядка 87 тыс. км (в том числе с твердым покрытием 82 тыс. км, из которых 55 тыс. км - с черным). Сеть дорог республиканского значения имеет протяженность более 17 тыс. км, 220 районных центров связаны с областными центрами дорогами с твердым покрытием. В республике более трех тысяч автодорожных мостов общей протяженностью 115 тыс. пог. м.

В 80 - 90-е годы ежегодно ремонтировалось более 16 тыс. км автодорог, устраивалось более 10 тыс. км шероховатой поверхностной обработки. Обеспечивался ежегодный прирост 800 - 850 км дорог с твердым покрытием, 1300 - 14700 км - с черным, строилось и ремонтировалось до 8 тыс. пог. м постоянных железобетонных мостов.

Важное значение дорожники Казахстана придают участию в работе Межгосударственного Совета дорожников. Во всех XI заседаниях дорожники Казахстана принимали активное участие. Из работ, созданных при МСД рабочих групп, обеспечивали многие ведущие специалисты и ученые из Казахстана. Придание МСД нового статуса - межправительственного органа - позволит превратить наработанные за эти пять лет идеи, материалы и договоренности в конкретные межправительственные документы и решения.

С переходом Казахстана на рельсы рыночной экономики, разгосударствления и акционирования, министерство преобразовано в акционерную компанию "Казахстан жолдары" с акционерами в лице бывших подрядных дорожно-строительных трестов. Функции государственного органа управления дорогами осуществляет вновь созданный Департамент транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. На местах создана сеть государственных казенных предприятий, выполняющих функции заказчика. В проводимой сегодня политике развития дорожной отрасли два основных направления. Первое. Совершенствование системы государственного управления дорожной сетью, ее содержание, ремонт и развитие. Второе. Привлечение различного рода инвестиций для реконструкции и развития сети автомагистралей в Казахстане. Ведутся работы по реабилитации автомагистрали Алма-Ата - Астана для обеспечения растущих объемов перевозок для новой столицы, а также между промышленно развитыми районами республики и Россией, Китаем, Киргизией и далее - Пакистаном и Индией. Завершена разработка ТЭО и ведутся переговоры с Азиатским банком развития (АБР) о выделении займа на реконструкцию дороги Алма-Ата - Бишкек, являющейся составной частью Трансазиатского маршрута, обеспечивающего связи КНР, Казахстана и республик Средней Азии с большинством стран Евроазиатского континента. Ведутся работы с правительством Японии о займе для реабилитации дорог в Западном Казахстане. Кроме того, разработана программа по привлечению прямых инвестиций до 2010 года в объеме более 2 миллиардов долларов на развитие и оптимизацию дорожной сети и придорожной инфраструктуры. В целом дорожная отрасль Казахстана сегодня переживает достаточно сложный период своей истории. Катастрофическая нехватка денежных средств на ремонт и содержание созданной сети дорог приводит к необратимым процессам ее разрушения. Сохранить сеть автомобильных дорог Казахстана и придать ей новое международное значение - вот главная цель, которая стоит перед дорожниками Казахстана.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Елена ПОТРАШКОВА, заместитель начальника отдела дирекции «Дороги России»

«СЛОВА, СЛОВА, СЛОВА»

Костюмом можно кого-то ввести в заблуждение, но стоит только заговорить, как люди сразу поймут, кто мы такие.
Наверное, можно попытаться скрыть свое происхождение, образование и прочее, но большинству это не удается - их выдает речь. А поскольку люди живо реагируют на нашу манеру говорить, надо привыкать следить за своей речью, то есть за сочетанием верного тона, артикуляции, произношения, громкости и точного подбора слов.
Есть «правильная» и «неправильная» манера выражаться. Правила очень важны - они придают языку стабильность. Но в общении, особенно в конфронтации, для нас важнее решить, «правильное» это слово или «неправильное», а «подходяшее» оно или «неподходяшее».

У каждого свой язык

Мы подбираем слова, исходя из ситуации: меняется ситуация - меняются слова. Готовясь к разговору, полезно спросить себя: «Что уместно в этой ситуации? Какие слова больше всего подходят? Что я должен сказать, чтобы добиться своего?»

Надо учитывать, с кем придется говорить, где предстоит разговор. Одни условия - в магазине, другие - на работе, в кабинете начальника, дома и т.д. Соответственно, язык общения должен заметно меняться.

Важнее всего не просто слиться с окружением, а используя возможности своего языка, либо гармонировать с языком собеседников, либо контрастировать с ним, если это поможет достичь желаемого результата.
Иногда для достижения нужной реакции оппонента используют «городской фольклор». Речевой этикет не допускает нецензурных выражений. Надо помнить об этом, подбирать слова сообразно обстановке и делать это продуманно, не допуская личных оскорблений и обид. Если, излагая свою точку зрения, вы почувствовали, что не знаете, что говорить дальше, молчите. Думайте. Время молчания - время для размышлений. Минуты молчания задают темп речи и подчеркивают значимость сказанного вами. Не следует говорить без остановки. Если вы все время будете говорить и говорить, оппоненту не уследить за ходом ваших мыслей.
Избыток в речи слов-паразитов («м-м», «а-а», «значит», «так сказать», «короче» и т.д.) может раздражать собеседника, и ему станет сразу ясно, что вы растерялись, неуверенны, слабо подготовлены. Слова-паразиты - звуки и больше ничего. Они бесполезны. А молчание, своевременные паузы помогают представить вашу позицию должным образом. Все, что нужно, - это несколько долей секунды, оппонент подождет. Он даже не заметит, что вы размышляете.

Специфическая форма проявления многоязычия речи - жаргон, определяемый как «совокупность специализированного лексикона и идиом, употребляемая людьми одной профессии, одного рода занятий и т.д.».
Особые фразы и слова жаргона несут определенный смысл, понятный лишь посвященным, тем, кто относится к соответствующей группе профессионалов. Всегда надо понимать, какие значения имеют слова в данном контексте.
Готовясь к разговору с оппонентом, особенно к собеседованию при приеме на работу, надо постараться получить информацию о самом существенном.

Используя специальную лексику, жаргон, вы создадите впечатление, что имеете какое-то отношение к данному делу. Что вы «в курсе»! Жаргон, используемый не часто, но к месту, дает ощущение владения информацией, благодаря чему крепнет уверенность в своих силах и достигается благоприятное впечатление у вашего собеседника.

Разговор по телефону

Огромное значение сегодня приобрело умение вести разговор по телефону. Почти в каждой газете можно прочесть предложения о работе на домашнем телефоне или в офисе. От первого контакта по телефону складывается определенное мнение об организации. Чтобы поддержать имидж фирмы на должном уровне, необходимо придерживаться правил ведения делового разговора. Рассмотрим два варианта: когда звонят вам и когда звоните вы. (В словах «звонят», «звоните» ударение ставится на втором слоге).

Итак, у вас зазвонил телефон. Постарайтесь снять трубку до четвертого звонка. Затем назовите свой отдел, представьтесь, поздоровайтесь. Сосредоточьтесь на разговоре. Не ведите сразу две беседы: одну по телефону, другую с сотрудниками, прикрывая при этом рукой трубку телефона. У того, кто вам позвонил, должно быть ощущение, что ему рады и готовы помочь. Если к телефону просят пригласить сотрудника, который в данный момент вышел, не оставляйте телефон без присмотра хотя бы ненадолго. Предложите перезвонить или запишите информацию и номер телефона звонящего. Однако, если вам не хотят ничего передавать и даже представиться, не стоит настаивать и давить вопросами типа: «Ну, кто его спрашивает?» Избегайте употреблять выражение: «Я не знаю». Лучше сказать: «Я уточню это для вас», «Мы не сможем этого сделать». Сосредоточьтесь на том, что вы можете сделать, а не на обратном. В конце концов вы для того и находитесь на работе, чтобы знать и хотеть решать проблемы. «Нет», сказанное в начале предложения, усложняет позитивное решение вопроса.

Первым заканчивает разговор, кладет трубку и перезванивает в случае обрыва связи тот, кто звонил. Служебный разговор не должен быть дольше 2 - 3 минут. Но если вам позвонил слишком многословный собеседник, придется прибегнуть к некоторым уловкам, чтобы закончить разговор. Когда в действительности нет уважительной причины для прекращения беседы, можно сказать что-нибудь похожее на благовидный предлог: «Не хочу вас прерывать, но мне пора уходить, а то боюсь опоздать на заседание»; «Я сейчас занят, могу ли я вам перезвонить?»; «Как бы мне хотелось поговорить с вами подольше, но я вынужден вернуться к брошенным делам».

Несколько слов о ситуации, когда вам звонят по телефону, а у вас посетитель. Предпочтение всегда отдается посетителю. Сняв трубку телефона, нужно извиниться и попросить перезвонить вам попозже либо узнать, можете ли вы перезвонить сами. Даже если звонит вышестоящий начальник, поставьте его в известность, что у вас посетитель и попросите разрешения зайти через несколько минут. Опытный руководитель правильно проймет вас. Но если все-таки невозможно отложить разговор по телефону, постарайтесь закончить его как можно быстрее, при этом ведите беседу так, чтобы ее содержание позже не стало предметом для обсуждения всего коллектива. Когда звоните вы, поздоровайтесь, назовите свою должность, фамилию, имя, отчество. Не затягивайте разговор. Если нужно задать несколько вопросов, скажите об этом и поинтересуйтесь, имеет ли человек время для беседы с вами. Получив «добро», задавайте вопросы не все сразу, а по одному, так, чтобы ваш оппонент мог по очереди ответить на каждый. Но не увлекайтесь, не стоит задавать больше трех вопросов. Заканчивать разговор надо предложениями, касающимися будущих шагов: «Давайте еще раз поговорим и прикинем, что у нас в итоге получилось»; «Давайте обсудим все еще через несколько дней». Спросите, когда вы можете позвонить. Не упускайте инициативу из своих рук, не ждите, чтобы перезванивали вам, конечно, если вы в этом заинтересованы.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

Федеральные и территориальные автомобильные дороги Саратовской области

МОСКВА
ЭНГЕЛЬС — Административные центры и крупные города

КАЛИНИНСК — города и поселки городского типа

Озерки
Татищево — центры районов

железные дороги

магистральные федеральные автомобильные дороги

прочие федеральные автомобильные дороги

территориальные автомобильные дороги:
-основные
-прочие

границы областей

Государственная граница

М6 — индекс и номер дороги

26 — указатели и расстояния между ними в километрах

ЖБ34-19(80) — Мосты (материал постройки, длина, ширина, грузоподъемность)

АЗС

бензин. Дизельное топливо.

Автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС)

станции технического обслуживания автомобилей

СТО Волжского автомобильного завода

гостиницы

кемпинги

площадки отдыха

посты ГАИ

пункты питания

пунктры медицинской помощи

К — курорты

Р — платные охраняемые паркинги

музеи

археологические памятники

памятники архитектуры

памятники военно-исторических событий

памятники и памятные места, связанные с именами замечательных людей

церкви

интересные объекты природы, живописные места

реки, пристани

аэропорт

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

СХЕМА

АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ
ТАМБОВСКАЯ ОБЛ.
ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛ.
ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАС
Урусово
Макарово
РТИЩЕВО
Бакуры
Сердоба
ПЕТРОВСК
Медведица
Вязьмино
Балтай
Хватовка
Бурасы
Малиновка
Кр. Знамя
Екатериновка
Нов. Бурасы
Турки
Аркадак
Озерки
Сокур
Синодское
Алексеевка
АТКАРСК
Елшанка
Октябрьский
Романовка
Новосельское
Котоврас
Широкий Уступ
Татищево
Карамышка
БАЛАШОВ
Новопокровское
Лысые Горы
САРАТОВ
Стар. Хопер
Казачка
ЭНГЕЛЬС
Калининск
Приволжский
Широкий Карамыш
Сергиевский
Безымянное
Елань
Карамыш
Садовый
Самойловка
Приволжское
КРАСНОАРМЕЙСК
Ахмат
Карамыш
Каменский
Кривояр
Золотое
Ровное

Путеводитель подготовлен при содействии технического отдела Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог при правительстве Саратовской области.

г. Саратов. Речной вокзал.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Внимание!

Опасные участки на автодорогах:

Сызрань—Саратов—Волгоград

177-183 км крутые спуски, подъемы
240-250 км крутые спуски, подъемы; ограниченная видимость
268 км крутой спуск, подъем; ограниченная видимость
274-277 км ограниченная видимость
281-282 км крутые спуски, подъемы; опасные повороты
335 км ограниченная видимость
347 км затяжной спуск, подъем;
350 км затяжной спуск, подъем; ограниченная видимость
352 км опасный поворот

Пенза—Саратов

546 км крутой спуск, подъем
578 км крутой спуск, подъем

г.Саратов. Мемориальный комплекс «Журавли» (в память саратовцев, павших в годы Великой Отечественной войны).

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

подъезд к г. САРАТОВУ от автодороги «КАСПИЙ» М 6 (в пределах Саратовской области)

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

СЫЗРАНЬ—САРАТОВ—ВОЛГОГРАД (в пределах Саратовской области)

①

Воротаевка
ВОЛЬСК (РЫБНОЕ)
Плеханы
Еланка
ШИХАНЫ
ВОЛЬСК
Саратов
ЖБ56-9(80)
ЖБ50-18(80)
Верхняя Чернавка
Терса
ЖБ67-9,5(80)
ГАИ
Тепловка
Девичьи Горки
ЖБ132-9,5(80)
Черкасское
Балаково
Широкий Буерак
Куликовка
Юловая Маза
Богатое Рощино
Богородское
САРАТОВСКАЯ ОБЛ.
Демкино
Апалиха
Белогорное
Новоблонка
Акатная Маза
Селитьба
Алексеевка
65
Новояблонка
Болтуновка
Сосновая Маза
Черемшанское
Ивановка
ХВАЛЫНСК
Поповка
Елшанка
Духовницкое
41
Благодатное
Березовая Лука
Возрождение
ЖБ68-11,5(80)
Дубовое
САМАРСКАЯ ОБЛ.
УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛ.

②

Волгоград
Балашов
Кр. Октябрь
ЖБ69-17(80)
Березина Речка
ГАИ
ЖБ51-11,5(80)
Приволжский
САРАТОВ
30
Татищево
Шевыревка
Сторожевка
ЭНГЕЛЬС
ЖБ69-30(80)
Расково
Долгий Буерак
ЖБ96-11,5(80)
ЖБ73-12(80)
ЖБ60-12(80)
Дубки
Свинцовка
Пристанное
Нов. Липовка
Клещевка
Усть-Курдюм
Козловка
62
Боковка
Шевыревка
ЖБ75-8(80)
Чардым
Радищево
Елшанка
Афанасьевка
Усовка
Коммуна 3-я
Нов. Бурасы
Новоалексеевка
Кошели
Карабулак
Букатовка
Студеновка
Подгорное
Воскресенское
Комсомольский
Синодское
Нов. Алексеевка
Ершовка
Булгаковка
65
Садовка
Вязовка
Шировка
Багай
ЖБ149-7(80)
Барановка
Куриловка
Базарный Карабулак
Сенной
ШИХАНЫ
Ключи
САРАТОВСКАЯ ОБЛ.
Балтай

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ПЕНЗА—САРАТОВ
(в пределах Саратовской области)

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Объекты сервисного обслуживания

подъезд к г.Саратову от автодороги «Каспий» М 6 (в пределах Саратовской области)

Гостиницы

530 км (влево 6 км)	г.Балашов	гостиница	«Хопер»	ул.К.Маркса, д.43	т.3-26-51
627 км (влево 3 км)	г.Калининск	гостиница		ул.Советская, 22	т.2-55-23
652 км (влево 1,5 км)	р.п. Лысые Горы	гостиница		ул.Советская, 6	т.2-13-53
724 км (прямо 12 км)	г.Саратов	гостиницы:	«Олимпия»	ул.Чернышевского,57	т.25-14-41
			«Саратов»	ул.2-я Садовая,9	т.25-34-05
			«Московская»	ул.Московская,84	т.24-03-23

Пункты медицинской помощи

530 км (влево 6 км)	г.Балашов	больницы:	ул.Ленина,29	т.3-33-41
			ул.Красина,97	т.3-09-04
630 км (влево 2 км)	г.Калининск	больница	Поликлинический пер.,1	т.2-14-76
652 км (влево 1,5 км)	р.п.Лысые Горы	больница	ул.Советская,47	
		мед.пункт	ул.Нефтяников,6	
724 км (прямо 16 км)	г.Саратов	больница № 1	ул.Хользунова,19	т.25-02-63
		клинический городок СГМУ	ул.Садовая,137	т.25-50-87
		институт травматологии и ортопедии	ул.Чернышевского,148,	т.26-07-86

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

530 км (влево 6 км)	г.Балашов	автосервис	ул.Коммунистическая,188	
627 км (влево 1 км)	г.Калининск	«Саратов-Лада»	ул.Советская,53	
652 км (влево 0,5 км)	р.п.Лысые Горы	СТОА	ул.Железнодорожная,8	
724 км (прямо 12 км)	г.Саратов	ТОО «Сароблавтотехобслуживание»	Вольский тракт,1	т.12-19-09
		ТОО ПФК «КамАЗ-сервис»	Вольский тракт,5-й км	т.12-88-83
		СТОА «Москвич»	пл.Орджоникидзе,1	т.44-05-06
		СТОА «Ижавтотехобслуживание»	ул.Техническая,16-б	т.64-84-48

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

515 км	с.Родничок	АЗС	б.; д.т.		
534 км	г.Балашов	АЗС	б.; д.т.		
630 км на дороге	г.Калининск	АЗС	б.; д.т.		
652 км	р.п.Лысые Горы	АЗС	б.; д.т.		
724 км (прямо 8 км)	г.Саратов	АЗС	б.; д.т.		
		АГНКС	газ	Н.Астраханское шоссе,41	т.44-28-38

Посты ГАИ

627 км	г.Калининск
724 км (прямо 6 км)	г.Саратов

Платные охраняемые паркинги

724 км (прямо 12 км)	г.Саратов	проспект Энтузиастов,55	т.44-78-52

Пенза—Саратов (в пределах Саратовской области)

Гостиницы

546 км (влево 3 км)	г.Петровск	гостиница	ул.Московская,78	т.33-4-42
636 км	г.Саратов	(см.выше: подъезд к г.Саратову от а/д «Каспий»)		

Пункты медицинской помощи

546 км (влево 2,5 км)	г.Петровск	больница	ул.Московская,10	т.33-9-58
636 км	г.Саратов (см.выше: подъезд к г.Саратову от а/д «Каспий»)			

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

546 км (влево 0,5 км)	г.Петровск	СТОА	ул.Шамаева,1в	т.33-7-57
636 км	г.Саратов (см.выше: подъезд к г.Саратову от а/д «Каспий»)			

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

546 км	г.Петровск	АЗС	б.; д.т.		
581 км	с.Озерки	АЗС	б.; д.т.		
616 км (влево 8,5 км)	с.Вязовка	АЗС	б.; д.т.		
616 км (вправо 15 км)	р.п.Татищево	АЗС	б.; д.т.		
636 км	г.Саратов	АЗС	б.; д.т.		
		АГНКС	газ	Н.Астраханское шоссе,41	т.44-28-38

Посты ГАИ

546 км	г.Петровск
636 км	г.Саратов

Платные охраняемые паркинги

636 км	г.Саратов	ул.Антонова,10	т.12-66-36

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Сызрань—Саратов—Волгоград (в пределах Саратовской области)

Гостиницы, кемпинги

86 км		на дороге	кемпинг		
86 км	(влево 8 км)	г.Хвалынск	гостиница	ул.Советская,89	т.2-17-32
175 км	(влево 10 км)	г.Вольск	гостиница «Цемент»	ул.Коммунистическая,8	
287 км	(прямо 18 км)	г.Саратов	(см.выше: подъезд к г.Саратову от а/д «Каспий»)		
378 км	(влево 4 км)	г.Красноармейск	гостиница на автовокзале	ул.1 Мая	

Пункты медицинской помощи

86 км	(влево 7,5 км)	г.Хвалынск	центр медицинской помощи	ул.Российской Республики,73	
175 км	(влево 8,0 км)	г.Вольск	больница	микрорайон Львова Роща	
201 км	(вправо 1,5 км)	р.п.Сенной	больница	ул.Станционная	
229 км	(влево 1 км)	с.Синодское	больница	ул.Клочкова-Диева	
254 км		с.Елшанка	больница		т.2-43-32
287 км	(прямо 12 км)	г.Саратов	(см.выше: подъезд к г.Саратову от а/д «Каспий»)		
378 км	(влево 5 км)	г.Красноармейск	больница	ул.Луначарского,5	

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

86 км	(влево 9 км)	г.Хвалынск	СТО ВАЗ	в районе Транссельхозтехники
175 км	(влево 7,5 км)	г.Вольск	СТОА	ул.Ватутина
239 км		р.п.Студеновка	СТОА на а/д	
287 км	(прямо 7,5 км)	г.Саратов	(см.выше: подъезд к г.Саратову от а/д «Каспий»)	
378 км	(влево 3 км)	г.Красноармейск	СТОА	ул.1 Мая, 1

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

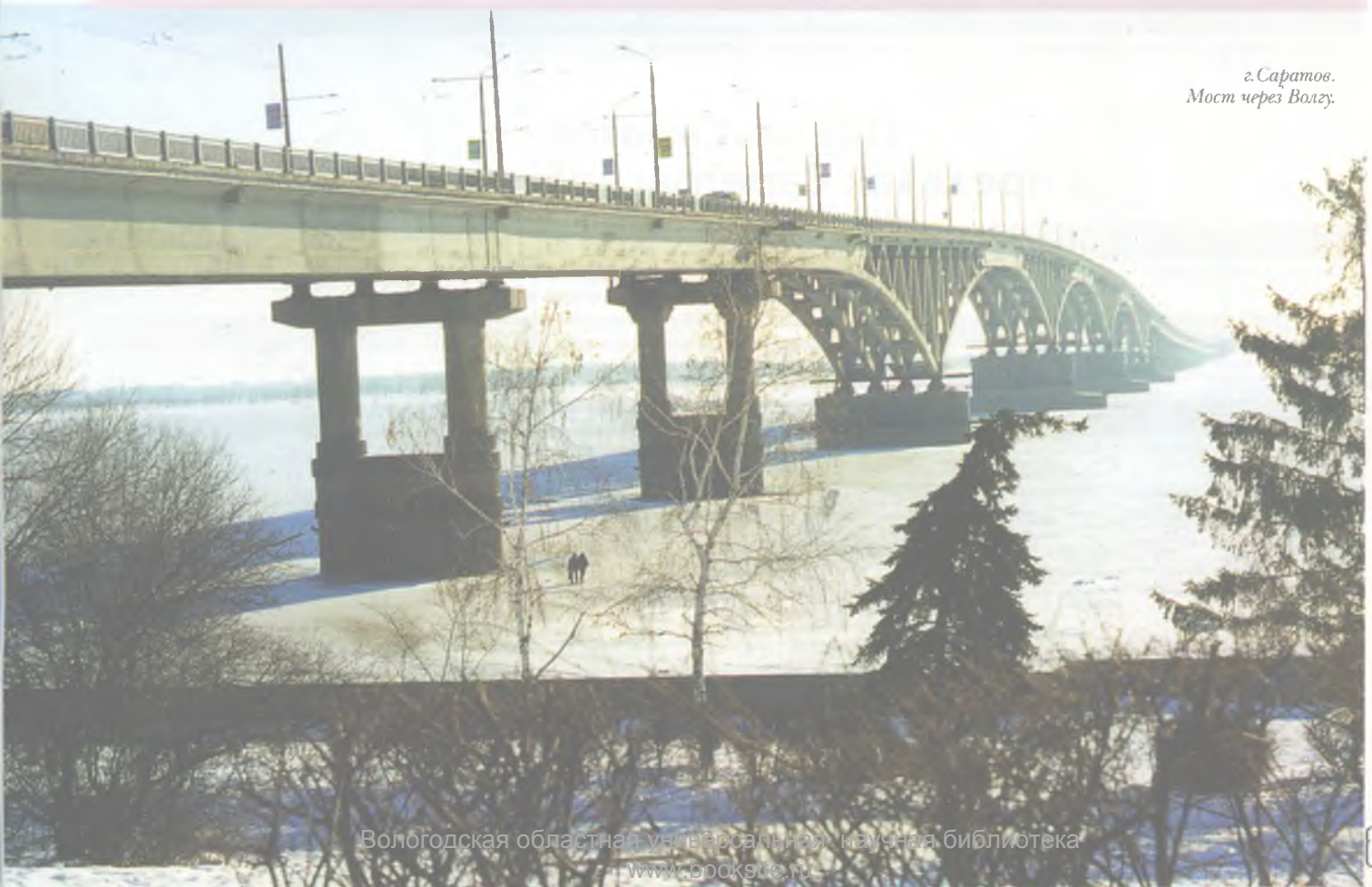
55 км	(вправо 0,5 км)		АЗС	б.; д.т.	
86 км		г.Хвалынск	АЗС	б.; д.т.	
174 км	(влево 5,5 км)	г.Вольск	АЗС	б.; д.т.	
201 км		р.п.Сенной	АЗС	б.; д.т.	
229 км		с.Синодское	АЗС	б.; д.т.	
254 км		с.Елшанка	АЗС	б.; д.т.	
262 км	(влево 6 км)	с.Чардым	АЗС	б.; д.т.	
287 км	(прямо 6 км)	г.Саратов	АЗС	б.; д.т.	
			АГНКС	газ	Н.Астраханское шоссе,41 т.44-28-38
362 км	(влево 15 км)	с.Луганское	АЗС	б.; д.т.	
378 км	(влево 3,5 км)	г.Красноармейск	АЗС	б.; д.т.	
399 км		р.п.Каменский	АЗС	б.; д.т.	
419 км		с.Каменка	АЗС	б.; д.т.	

Посты ГАИ

154 км	с.Терса
378 км	г.Красноармейск

Платные охраняемые паркинги

287 км	(прямо 12 км)	г.Саратов	ул.Антонова,10	т.12-66-36



г.Саратов. Мост через Волгу.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

г.Саратов. Государственный художественный музей им.А.Н.Радищева.

БАЛАШОВ. В начале XVIII в. на левом берегу Хопра поселился мордвин Василий Балашко, который занялся хлебопашеством и скотоводством. Вскоре к нему присоединились другие крестьяне, образовав небольшое поселение, которое первоначально имело название Балашка и до 1780 г. именовалось дворцовым селом. Было у поселения и еще одно название: «государственное село Архангельское, Балашовка тож». 3 февраля 1781 г. указом Екатерины II оно было преобразовано в уездный город Балашов. В то время в нем было всего 60 дворов.

Равнинный рельеф, более мягкий климат, чем в заволжских районах, живописные и богатые зеленью берега Хопра делают Балашов красивым и привлекательным городом. Балашов находится в центре большого земледельческого края, в месте пересечения двух железнодорожных линий, что благоприятствовало развитию торговли, главным образом хлебом. В годы Советской власти город стал крупным центром пищевой промышленности. Балашовскую муку, крупу, масло, горчицу знают и высоко ценят во многих городах России. В современном Балашове действуют: комбинат плащевых тканей, слюдяной комбинат, швейные и обувные фабрики, мебельная фабрика, мясоконсервный комбинат и другие предприятия.

Город – крупный культурный центр. Здесь имеются педагогический институт, медицинское училище, высшее военное авиационное училище летчиков транспортной авиации и другие учебные заведения.

106 выпускников авиационного училища в годы Великой Отечественной войны получили звание Героя Советского Союза, 21 из них повторил подвиг Николая Гастелло. Звание Героя Советского Союза было присвоено 24 воинам-балашовцам, трое удостоены этого звания дважды. О них и других балашовцах рассказывают экспонаты, выставленные в местном краеведческом музее.

Город Балашов немолодой. Ему уже за 200 лет. Многие здания, сооружения напоминают о седой старине. С 1934 г. здесь работает драматический театр. Вдоль реки протянулась прекрасная набережная, обсаженная деревьями и кустарниками. К реке от улицы им.Ленина сооружена лестница.

С городом связаны имена многих знаменитых людей, здесь родина летчика-испытателя Героя Советского Союза Ю.А.Гарнаева.

КАЛИНИНСК (с.БАЛАНДА). В 1680 г. на берегах правого притока Медведицы – реки Баланды выходцами с Украины было образовано село, которое и называлось по имени реки. В XVIII в. царское правительство жалует земли, где располагается село, графу Шереметеву, и все поселившиеся здесь вольные крестьяне сделались крепостными. До наших дней сохранилась усадьба Шереметева, которая сейчас является памятником истории и ландшафтной архитектуры.

В 1962 г. село получает статус города, его переименовывают в честь М.И.Калинина. В Калининске находится старейшее в Саратовской области училище механизации сельского хозяйства.

На центральной площади города – братская могила воинов, умерших от ран в госпитале в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

САРАТОВ. Возникновение Саратова связано с важными событиями Российского государства. Во второй половине XVI в. было завершено создание русского централизованного государства с единой территорией и единой властью. В интересах охраны юго-восточных границ страны правительство пришло к мысли построить на Волге ряд крепостей с постоянным гарнизоном. Одна из них и стала Саратовом. О месте и времени возникновения города существуют две версии. Одна из них такова. Город заложен в 1590 г. как крепость для охраны Волжского торгового пути (эта дата и считается годом основания Саратова) на правом берегу Волги. В 1613 г. крепость сгорела и вновь была отстроена через 3–4 года, но уже на левом берегу Волги в устье р.Саратовки. В августе 1670 г. к левобережному Саратову подошел Степан Разин. Еще до его прихода саратовцы арестовали воеводу и 15 августа вышли навстречу предводителю восставших крестьян, поднеся ему хлеб-соль. С.Разин учредил в Саратове казачье управление – Казачий круг. Многие жители города влились в войско и приняли участие в дальнейших походах. После подавления восстания с ними жестоко расправились.

В 1674 г. по указу царя Алексея Михайловича Романова Саратов был перенесен на правый берег Волги, т.е. на его современное место. Некоторое время он и здесь оставался крепостью, но со временем потерял военное значение.

В 1708 г. жители Саратова приняли активное участие в крестьянском восстании под предводительством донского атамана Кондратия Булавина. В 1774 г., через столетие после первой крестьянской войны, Саратов был взят приступом армией донского казака Емельяна Пугачева.

В 1780 г. город стал центром вновь образованного Саратовского наместничества, а затем Саратовской губернии. В это время Саратов был совершенно неблагоустроен, даже на центральных улицах города были огромные лужи, топь и трясины. В дождливое время по многим улицам ездить и ходить удавалось с большим трудом. Лишь во второй половине XIX в. начали мостить некоторые главные улицы. Грязный, лишенный элементарной медицинской помощи, город часто становился жертвой одной из самых страшных эпидемических болезней – холеры, которая вспыхивала в среднем через каждые 6 лет, унося тысячи и тысячи жизней.

С развитием капитализма в XIX в. происходят глубочайшие изменения и в жизни Саратова. Постепенно он становится промышленным центром края, но при этом не утрачивает торгового значения. Саратов непрерывно расширяется, меняет внешний облик. Уже к концу XIX в. Саратов становится одним из благоустроенных городов России.

До наших дней сохранилось много купеческих и дворянских домов, а также общественных зданий того времени. Некоторые из них являются ценными памятниками русского гражданского зодчества первой половины XIX в.

К 1913 г. в Саратове было три высших учебных заведения: университет, высшие сельскохозяйственные курсы и консерватория.

Современный Саратов стал одним из крупных в России центров промышленности, науки и культуры.

Сейчас в Саратове, кроме университета, имеется еще множество вузов, техникумов, лицеев, училищ. В городе 4

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

театра (два из них академические: оперный и драматический). Более ста лет существует цирк. Заслуженной славой пользуются филармония с ее симфоническим оркестром. В Саратове замечательные музеи. Художественный музей им. А.Н.Радищева располагает ценными картинами, имеющими мировую известность. Много ценных исторических сокровищ хранится в доме-музее Н.Г.Чернышевского и краеведческом музее. У входа в сад «Липки» установлен памятник революционному демократу Н.Г.Чернышевскому. В 1951-1955 гг. в Саратове учился в индустриально-педагогическом техникуме Юрий Гагарин. В 1978 г. создан Государственный музей по увековечиванию памяти писателя академика Константина Федина - уроженца Саратова. В 1927-1931 гг. в Саратове жил писатель Константин Симонов. Саратов - родина прославленных людей: художника В.Э.Борисова-Мусатова, архитектора Ф.О.Шехтеля, химика Н.Н.Семенова. С Саратовом связаны годы жизни и деятельности П.А.Столыпина, Н.И. Вавилова и ряда других деятелей. В городе множество храмов, памятников архитектуры, памятников героям боевых сражений и деятелям культуры.

О Саратове можно говорить бесконечно. Каждый, кто приезжает в город, сразу в него влюбляется. Здесь гармонично уживаются прошлое и настоящее. От посещения Саратова в душе остается масса незабываемых впечатлений.

ХВАЛЫНСК. Первыми поселенцами на месте нынешнего Хвалынска были крепостные крестьяне московского Чудова монастыря, которому Василий Шуйский отдал земли и воды «от Черного Затону вниз реки Волги на 45 верст, до устья Елань-Иргиз».

Еще в 1556 г. на Сосновом острове (напротив нынешнего города) был основан русский сторожевой пост, где вскоре возникло временное рыбацкое поселение, которое называлось Сосновым островом, или Сосновкой. В 1606 г. поселение перенесли на место современного города. В 1699 г. по Указу Петра I на бугре Маяк была построена крепость для защиты поселения и центральных районов России от кочевых калмыцких орд. Крепость имела сторожевую башню, на которой стояли наблюдатели. В 1722 г. здесь построили церковь, и поселение стало называться селом.

По Указу Екатерины II в 1780 г. было образовано Саратовское наместничество, село становится уездным городом и его переименовывают по названию кочевых племен хвалисов, обитавших на берегах Каспийского (Хвалынского) моря. Хвалынск и его окрестности были одним из центров старообрядчества в России. Город раскинулся на возвышенной, покатой к Волге живописной местности. С трех сторон он окружен меловыми горами, покрытыми вековым сосновым лесом и чернолесьем. Хвалынск - один из самых богатых и живописных уголков Саратовской области. Хвалынские купцы вели широкую торговлю зерном, мукой и яблоками. Он по праву может быть назван городом-садом. Все его улицы утопают в садах. Здесь традиционно развита перерабатывающая промышленность. Очень красива набережная города. Более ста лет назад была открыта первая публичная библиотека. В ее создании принимал активное участие внук А.Н.Радищева. В Хвалынске можно посетить картинную галерею им. К.С.Петрова-Водкина, где выставлены произведения выдающихся художников России и зарубежья. В городе имеется замечательный музей, который основал уже правнук великого русского писателя-революционера А.Н.Радищева. Музей пользуется большой популярностью. В нем, кроме исторического отдела, широко представлена природа района. Еще есть дом-музей уроженца Хвалынска художника К.С.Петрова-Водкина, который запечатлел красоты хвалынской природы на своих полотнах («Полдень. Лето», «Окрестность Хвалынска», «Мать», «Девушка на Волге»). Среди уроженцев Хвалынска есть еще немало известных ученых. Это академик С.Г.Навашин - историк и археолог Ф.В.Духовников, астроном Ю.А.Мельников, психолог Н.А.Тих, писатель В.Б.Карпов. В окрестностях города на вершинах Хвалынских гор расположены 17 городищ, относящихся к VI в. до н.э. В начале XX в. найден Сосново-Мазинский клад бронзовых орудий XIII в. до н.э., который вошел во все мировые энциклопедии и учебники. На территории района расположен национальный парк «Хвалынский».

Хвалынск не только исторически интересный город, но он еще и прекрасная здравница. В окрестностях города расположились кардиологический санаторий «Черемшаны-1» и дом-отдыха «Черемшаны-2». По эффективности лечения и восстановления здоровья они мало в чем уступают южным. Здесь нет недостатка ни в солнце, ни в чистом сосновом воздухе, ни в ключевой кристально-прозрачной воде, обладающей лечебными свойствами.

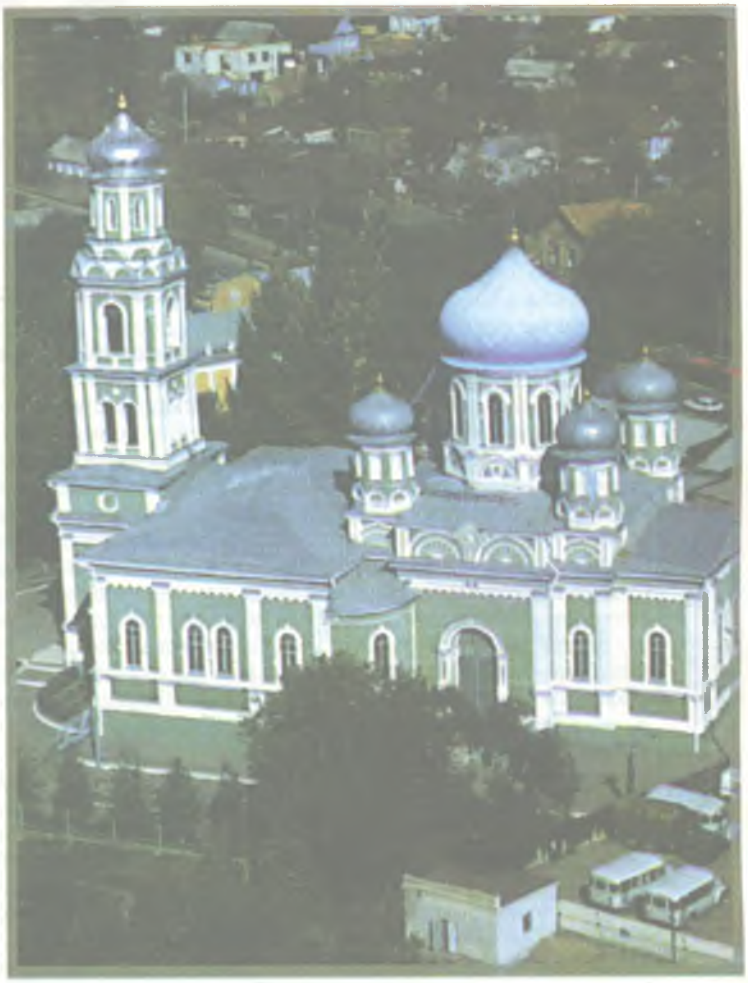
ПЕТРОВСК. История возникновения Петровска связана с именем Петра I. Во время своего похода на Азов в 1695 г. он посетил Саратов. Для укрепления, заселения и освоения здешних мест и охраны населения от нападения кочевников, он распорядился построить на Медведице, Хопре и других реках крепости. Из Царицына через Аркарск, Петровск и Пензу лежал сухопутный тракт на Москву, который тоже надо было охранять. В июне 1698 г. на левом берегу Медведицы и был заложен город-крепость, названный в честь царя Петровском, т.к. день закладки совпал с днем именин Петра I - 29 июня по старому стилю. Крепость была построена из дубового леса, с крепкими воротами. Вокруг нее проходил глубокий ров, за которым стояло восемь башен, вооруженных пушками. Первыми жителями крепости являлись

г.Саратов. Здание консерватории.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

г.Саратов. Торговый дом "Центральный".

г.Саратов. Духосошественская церковь.



солдаты, которые были сюда переведены из гарнизонов Пензы, Саратова, Симбирска. За пограничную службу они наделялись землей. Потом сюда устремилось и гражданское население из центральных и северных районов России.

В 1780 г. по указу Екатерины II Петровск стал уездным городом Саратовской губернии. В 1774 г. жители Петровска с колокольным звоном и хлебом-солью встретили Пугачева. Многие жители влились в его отряды. Со временем Петровск утратил свое первоначальное назначение сторожевого пункта, и в 1782 г. крепость в городе была упразднена.

За годы Советской власти город преобразился, вырос, экономически окреп, превратился в важный промышленный и культурный центр правобережья.

В Петровске прекрасный городской сад, множество библиотек, сохранились памятники архитектуры XIX-XX вв., есть краеведческий музей, где можно познакомиться с природными условиями района, с прошлым города и уезда, увидеть слепок руки Петра I, который был сделан в день закладки крепости, познакомиться с материалами, посвященными периоду Великой Отечественной войны. Петровск - родина Героя Советского Союза генерала-майора И.В. Панфилова, писателя Ф.В.Гладкова.

Летом 1998 года город будет отмечать свое 300-летие.

г.Саратов. Сохранившийся фрагмент церкви при Крестовоздвиженском монастыре (конец XVIII в.).

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Иван КОЗЛОВ

Андрею Никитовичу Пахомову, ветерану дорожного дела

ПОЛСОТНИ В ОБА КОНЦА

Документальный рассказ

...- И последний на сегодня вопрос - по дорогам, - председатель райисполкома Лев Матвеевич Гревцев остановил взгляд на Пахомове. - Давай, доротдел, отчитывайся, почему у нас машины стоят. Ни горючее никудавывезти не можем, ни товары. Автобусы опять же не ходят.

- Видать, ошиблись с назначением, - подал с места голос Сяглов, начальник управления сельского хозяйства района. - На данную должность надо было подыскивать человека поэнергичней, поконтактней.

- Это ты к тому, Виктор Семенович, чтоб Пахомов с господом Богом контакты установил, что ли? - подал голос секретарь парткома Фролов. - Таких снегопадов у нас уже столько лет не видели. А вот дороги и в лучшую погоду, - что было, то было, - нас подводили. С этой бедой, спасибо ему, Пахомов справился. А со стихией никто не совладает. Или как, Андрей Никитович?

- Снег не самое страшное, - сказал Пахомов. - Реорганизации замучили, отсюда и бедлам в нашем деле.

- Та-ак! - протяжно и вроде как радостно опять вступил в разговор Сяглов. - И кого же это вы в своем бедламе обвинить хотите? Реорганизацию, между прочим, проводит наше правительство, и ему виднее, как поступать. Кроме интересов дорожников, у него и другие интересы имеются. А вы, значит, товарищ Пахомов...

- Послушаем все-таки Андрея Никитовича, - сухо перебил главного сельскохозяйственника Гревцев. - Только действительно выбирайте выражения, уже сколько раз ведь от этого страдали.

С начальством Пахомов в самом деле уживался трудно, и главная в том причина - не умел быть дипломатом. Рубил всегда с плеча, по-военному, и однажды после такого выступления в райкоме ему сказали: ты понимаешь, кого критикуешь и за что? Не будь ты, товарищ, отличным спецом и заслуженным фронтовиком, мы бы тебя за подобные слова и к колхозному стаду не подпустили...

Фронтовиком он был действительно заслуженным. В восемнадцать лет ушел добровольцем на войну, получил четыре ордена, две медали "За отвагу". И строителем слыл знатным. Когда сразу после войны на озере Рица развернулось строительство дачи для товарища Сталина и домов отдыха для членов правительства, то брали туда не абы кого. Пахомова взяли. Он собирал гальку по руслу Бзыби, промывал, сортировал ее на грохотах по фракциям, варил битум, американскими бульдозерами готовил полотно... В общем, трасса вышла на загляденье, и сам Верховный просил дорожникам благодарность объявить.

С Кавказа Прохоров уехал на Урал строить сверхсекретный объект Челябинск-40. Дал подписку, что о тех годах трепаться не будет, и действительно никому ни слова не проронил, но то и дело в тех же закоулках райкома, - это когда он уже к себе на родину, в Воронежскую область, вернулся, - его спрашивали шепотом: "А ты вправду и Берию там видел, и Меркулова?"

- Чего молчишь, Андрей Никитович, - вновь заговорил Гревцев. - Неужели сказать тебе нечего?

- Скажу, чего же не сказать. - Пахомов положил перед собой на стол тяжелые кулаки. - Районы вот опять укрупнили, упразднили. Как работать?

- А какое это имеет отношение к дорогам? - спросил Сяглов. - Вы опять в политику влезаете. Так поступают, когда оправдаться больше нечем...

- Я не оправдываюсь, я просто довожу до сведения, что когда два года назад, в шестьдесят втором, три соседних района сливали в один, то никому не было дела до того, как это отразится на дорожном хозяйстве. А отразилось плохо. Участок по сути разорван на изолированные куски: техника стоит в Нижнедевице, Хохольске и Гремячьем. Нет у нас ни рации, ни высокопроходимых автомобилей, чтоб поддерживать между участками связь и трудиться сообща. Техники и так кот наплакал, а если она еще и разобщенно действует...

- Да, не подумала Москва о твоих бульдозерах, когда принимала государственное решение, - съязвил Сяглов.

Пахомов угрюмо улыбнулся:

- Хорошо, что хоть вы это поняли. Действительно не подумала. Недостаточно Москва о дорогах думает, я тут с вами согласен, Владимир Семенович.

Сяглов закусил губу, лицо его налилось кровью, все это увидел предрик и решил затушить едва не вспыхнувшую ссору:

- Ты конкретно скажи, Андрей Никитович: будет у нас в ближайшие дни возможность доставить грузы из Нижнедевицы до Сипяг? Это, я тебе скажу прямо, самое больное направление.

- Будет. Завтра в шесть утра отправляемся пробивать туда дорогу.

- "Отправляемся" - это как понимать?

- Вот так и понимайте. Одного тракториста я не пущу, трасса очень сложная, заносы огромные, потому сам сяду с ним в кабинку. Подменю, если что.

- Вот пример низкого уровня мышления, - опять встрял в разговор Сяглов. - Вместо того, чтобы заняться организационной стороной дела...

- У меня в распоряжении только один трактор, С-100, который может расчистить заносы, больше тяжелой техники нет. Не нужны, видно, дороги государству. Кого мне организовывать? - Пахомов прихлопнул кулаками по крышке стола. - Легко болтать, когда дело касается чужих проблем.

- Болтать? - взвился Сяглов. - Это вы в чей адрес такие слова говорите? А про государство?.. Товарищи, будьте свидетелями...

- Заканчиваем на сегодня, - устало сказал Гревцев...

Выехали в шесть утра. Вслед за трактором шли два бензовоза, потом автобус с пассажирами, в конце колонны пристроился грузовик с товарами для магазина.

- Повезло нам, Никитович, - сказал тракторист Василий Коноплин. - И морозец упал, и снег сегодня не метет.

Он был постарше Пахомова, но обращался к тому уважительно - лишь по отчеству.

Снег и вправду не мел, но намёты на дороге были такими, что даже мощный с виду С-100 едва-едва спихивал своей "бабочкой" улежавшийся уже пласт к обо-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

чинам. Двигаться приходилось медленно, так медленно, что не выдержала соседка Пахомова баба Вера, ехавшая в автобусе. Она при очередной остановке подошла к кабинке трактора, крикнула:

- Андрюша, ты знаешь, чего я в Липяги еду? Дочь у меня там живет, да вот заболела, еду навестить. Мне побыстрее бы надо, Андрюша! Знаешь же, когда дети болеют, места себе не находишь!

Ну что мог ответить ей Пахомов? Говорить опять о вреде укрупнения районов, о нехватке техники? О том, что неудачно тут была дорога спроектирована и построена - никто не учитывал розу ветров? О том, что не посадили его предшественники по обочинам снегозащитные полосы и что этой весной он обязательно займется и перепрофилированием, и посадками?..

- Простудишься, баба Вера, иди в автобус. Сейчас быстрее поедем.

Быстрее никак не получалось. Коноплин держал нож низко, работал на совесть, так, чтобы колеса идущих следом машин чувствовали открывавшуюся твердь земли.

- Ну-ка, Вася, отдохни, пусти меня за рычаги.

Двигатель продолжал реветь так же натужно...

В Липяги доползли к шести вечера. По самому поселку дороги были пробиты, бензовозы поехали на нефтебазу, машина с товарами - к магазину. Автобус стал дожидаться утра, чтоб, если не выпадет снег, набрать пассажиров и поспешить к Нижнедевице. Пахомов и Коноплин поначалу тоже решили заночевать в Лепягах, и отправились отведать хоть раз за день горячего борща и чая. Но почти одновременно взглянули на темное, беззвездное небо. Первым заговорил тракторист:

- Я вот что замечаю, Никитович: ветерок начинается. Небось, опять уже наметы появились. Сейчас бы еще раз пройтись с нашей "бабочкой", почистить трассу - и тогда бы точно машины завтра самостоятельно пошли. А то ведь опять они эти несчастные двадцать пять километров двенадцать часов ползти будут. Давай укатаем дорожку, а? Теперь легче пойдем!

- А если даже снег к утру начнется, нам сподручней будет встречным курсом к машинам пробиться, - согласился Пахомов. - Добро, пьем чай - и в путь. Полсотни километров в оба конца - разве для нас это расстояние?!

Перед самым их отправлением прибежала баба Вера:

- Я слышала, вы сейчас возвращаетесь? Андрюш, передай деду, с дочкой все нормально, пусть не беспокоится. А то ведь он у меня такой - спать не ляжет...

Перекусили и отправились в обратный путь. Дорога теперь была более чем сносной, трактор шел легко, срезая с нее ненужный снег, но километров через пять двигатель вдруг заработал с перебоями, и это удивило из обоих.

- Что с ним, Вася?

- Я так, Никитович, думаю, что трубки подачи топлива перемерзают. Значит, мороз ниже тридцати. А я, черт возьми, не учел этого, ни тряпок, ни пакли не взял, чтоб двигатель прогреть.

- И что делать будем?

- Так выход один вроде: поворачиваться, ползти назад, а станет трактор - бегом в Лепяги побежим, пока они недалеко. Вот успеть бы только снег на повороте счистить. Метров пятьсот впереди поворот, там, думаю, надуло немного... Ты чего делаешь, Никитович, зачем разуваешься?

Пахомов тем временем размотал портянку с ноги, оторвал от нее лоскут больше половины:

- Сейчас проволоку найдем... Так, есть. И спички давай, куряга. Намочим портянку соляркой, подожжем - разогреем трубки. Поворот, ты прав, надо почистить.

После прогрева двигатель сразу заработал ровно, радостно. Сил его хватило на то, чтоб добраться до нужного поворота, сделать там полную расчистку.

- Вася, - сказал после этого Пахомов. - А ведь впереди еще один перемет может быть, там, где трасса на подъем идет.

Коноплин неуверенно покачал головой:

- Трубки опять перемерзать начнут. Если среди голой степи остановимся...

- Да ладно! У меня же еще кое-что от портянок осталось. Опускай нож ниже, поехали!

Расчистили трассу и там, но теперь Пахомов понял свою ошибку. Портянки были сожжены, отъехали они от поселка так далеко, что было все равно, продолжать путь или возвращаться.

- Прости, Вася, не рассчитал я малость.

- Да ладно, чего там!

Тракторист снял с себя брезентовый плащ, чиканул по нему ножом:

- От холода он не спасет, останемся тут - замерзнем к чертовой матери. Делай факел, Никитович, грей двигатель.

Плаща хватило на четыре километра.

С-100 недаром называли железным гробом. Кабина неотапливаемая, дверцы - для видимости, ветер свистит в щелях, и ведь не уплотнишь ничего, не предусмотрено это конструкцией...

Двигатель опять стал захлебываться, вот-вот прервется его дыхание.

- Не добежим, Вася?

- Нет, конечно. Немногим больше, чем полпути проехали. Не хватит сил, Никитович. Да и потом, жалко трактор оставлять.

Пахомов сбросил пальто, стал расстегивать ватник:

- Как думаешь, на сколько его хватит?

- Жалко, вещь ведь новая.

- Живы будем - еще купим. Ты нож пониже держи, тут, видишь, снежку уже намело.

- А хорошо, что мороз усилился, Никитович. При сильном морозе и ветер стихает, и снег не идет. К утру дорога будет в образцовом порядке.

- Ага. Если хватит ватника, чтоб до Нижнедевицы доползти.

Его хватило, тютелька в тютельку.

- Завтра колонна из Лепяг с ветерком сюда доберется, без проблем!

- Это точно! А вот если б мы не рискнули вернуться, они бы застряли.

Пахомов попросил, чтоб Вася остановил трактор у дома бабы Веры. Несмотря на то, что было около пяти утра, в окнах его горел свет.

В дом вошли на негнущихся ногах: передали, что с дочкой все нормально, мать с ней останется на недельку.

- Вот спасибо, вот спасибо, - заулыбался дед. - А я переживаю, заснуть не могу... Эй, ребята, а вы что такие белые? Господи, да вы же обмороженные! Ну-ка, сбрасывайте с себя все!

Год спустя, в 1965-м, началось разукрупнение районов, дорожный отдел вновь организован в Нижнедевице, и возглавил его Пахомов. А вскоре первым секретарем партии сюда был назначен старый знакомый Андрея Никитовича - Сяглов.

Первый же разговор между ними получился далеко не из приятных.

- Пахомов, ты себе под контору хорошую постройку захватил...

- Не видели вы ее, когда мы сюда въезжали. Тут уже все своими силами сделали: и ремонт, и забор.

- Ладно, в сторону слова. Короче: освобождай помещение, тут будет жить работник сельхозуправления.

- А мы где разместимся?

- Выделяю участок - средь чистого поля. Техника у тебя есть, так что отстраивайся.

- Техника для дорог предназначена. Хотя дороги вам, наверное, ни к чему...

Первый секретарь сощурил глаза:

- Ну уж нет, Пахомов, крутись, как хочешь, но за качество дорог я с тебя три шкуры спущу, между нами говорю. Выгоню к черту, если что не так!

Пахомов тяжело вздохнул:

- Можно и я между нами вам кое-что скажу?

- Говори.

- Дороги будут в порядке, товарищ Сяглов. Но не потому, что я вас испугался. Дорогам просто нельзя быть не в порядке, иначе... Ах, все равно вы этого не поймете, напрасно слова трачу! И от дела моего меня никак не отлучите, потому что мы нужны друг другу: я дорогам, они мне. А с нуля начинать мне не впервой. Ничего: и мастерские в поле поставим, и склады, и контору... Выдюжим. Не привыкать!

От автора.

Дорожно-эксплуатационный участок, построенный в середине шестидесятых в чистом поле под Нижнедевицей Андреем Никитовичем Пахомовым, стоит там и поныне. А сам ветеран-дорожник живет сейчас в Воронеже. В сентябре ему исполняется 75 лет.

Счастья и здоровья вам, Андрей Никитович! Спасибо за преданность дорогам!

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Иван НИКОЛАЙЧУК

ВЕЧНЫЙ ЗОВ ДОРОГИ

Широко известен афоризм древних о том, что дорога - это жизнь. Но если для путника такое изречение полно прежде всего философского смысла, то для дорожника оно означает его судьбу. Часто она выпадает волею случая. Порой ее определяют люди.

Геннадий Иванович Донцов выбрал тернистый путь дорожника сам. Впервые - когда в 1955 году поступил в Волгоградский институт инженеров городского хозяйства. Навсегда - получив диплом инженера-дорожника и построив первый километр дороги на родной волгоградской земле.

Эта земля стала родною с тех пор, когда мальчонкой пережил в промерзших подвалах Сталинграда многие месяцы непрерывных бомбежек и артиллерийских канонад величайшей битвы на берегах Волги. На всю жизнь вошел в плоть и кровь и тот стремительный порыв созидания, которым жили город и страна в послевоенные годы.

В 28 лет Геннадий Иванович становится самым молодым в отрасли управляющим дорожно-строительным трестом. На волгоградской земле он впервые внедряет в дорожных организациях бескомпрессорные установки по приготовлению битума, создает современные производственные базы, внедряет новую технику и технологии, прокладывает первые автомобильные дороги с усовершенствованным покрытием с использованием элементов скоростного строительства автотрасс.

Затем метод поточного скоростного строительства автомобильных дорог был успешно внедрен в 1974 - 1985 годах на орловской земле, где Геннадий Иванович возглавлял областной дорожный комплекс, а впоследствии стал первым заместителем председателя облисполкома. Орловские дорожники одними из первых в стране добились рекордной выработки при прокладке автомагистралей комплексом "Автогрейд" - километр в сутки.

В 1985 году - утверждение в должности первого заместителя министра автомобильных дорог РСФСР. Новаторский стиль уже опытного руководителя определил успех ускорения темпов развития сети автодорог республики, разработки и начала реализации государственной программы "Дороги Нечерноземья". Он лично участвует в организации дорожных работ при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС и землетрясения в Армении.

Геннадий Иванович стоял у самых истоков вхождения дорожной отрасли в рыночные отношения. При ликвидации Минавтодора РСФСР, в середине 1990 года, руководители дорожных объединений, предприятий и организаций избирают его президентом государственного концерна "Росавтодор". Благодаря его настойчивости был разработан и принят Закон о дорожных фондах в Российской Федерации. Он постоянно призывал к продуманной и осторожной политике в области реформирования дорожного хозяйства, дабы не навредить делу.

С 1992 года Г.И.Донцов возглавляет РАО "Концерн "Росавтодор". Важнейшие направления его деятельности - защита интересов дорожных предприятий, разработка и внедрение современных дорожных машин, механизмов, ресурсосберегающих технологий и "ноу-хау".

Например, при активной технической и практической помощи Росавтодора в практику дорожного строительства внедряется стабилизатор грунта Роадбоанд. Впоследствии ГП "Оренбургавтодор" устраивает основания дорожных одежд из грунтошлаков с использованием отходов Орско-Халиловского металлургического комбината. Стоимость работ по сравнению с применением природных инертных материалов - более чем в два раза ниже.

В июле текущего года Росавтодор совместно с ГП "Оренбургавтодор" проводит семинар в Гайском ДРСУ Оренбургской области по проблеме расширения объемов применения шлаков металлургического производства в дорожном строительстве. Участники семинара отметили высокое качество построенных в 1997 году опытных участков автомобильных дорог с применением шлаков и пришли к выводу о расширении производства этого вида работ.

Не чуждо Геннадию Ивановичу и философское понятие дороги как показателя уровня цивилизации. С этих позиций он инициировал разработку федеральной целевой программы "Золотое кольцо России", предусматривающей комплексное развитие пяти областей России на базе становления современного международного туризма. Этот проект передан на утверждение в Правительство РФ.

В условиях рыночной экономики, разобщившей интересы участников дорожного комплекса, он выступает лидером их объединения под флагом Союза дорожников России.

Памятуя о первичности духовных начал в человеке, Геннадий Иванович выступил инициатором возведения храма Всех Святых на Мамаевом кургане в родном для него Волгограде. Предложение поддержано Российским комитетом ветеранов войны, администрацией Волгоградской области. Место будущего строительства храма освящено Патриархом Московским и Всея Руси Алексием II. Дорога к Храму, дорога к душе человека...

В августе Геннадию Ивановичу Донцову президенту РАО "Концерн "Росавтодор" и Союза дорожников России, заслуженному строителю РСФСР, почетному доктору транспорта и академику Академии транспорта Российской Федерации, исполнилось 60 лет. Поздравим его с юбилеем и от души пожелаем крепкого здоровья. Пусть будет долгой и ровной дорога его жизни.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

О ВЫСЛУГЕ ЛЕТ

На письма бывших военнослужащих, поступивших на работу в государственные дорожные учреждения, отвечает консультант Отдела законопроектной и правовой работы ФДС России Юрий БУДАНОВ.

Таких писем поступило три.

"Спустя шесть месяцев после демобилизации из армии по ранению, где я прослужил 15 лет, меня пригласили на работу в дорожную дирекцию. Чтобы получить надбавку за выслугу лет, здесь надо проработать не менее года. Таков порядок. Но касается ли он меня, или мне полагается выплата надбавки с учетом армейского стажа? Ю.Петров".

"Я, Анелок Леонид Иванович, в настоящее время работаю в Федеральной дирекции автомобильной дороги Воронеж - Ростов-на-Дону в должности ведущего специалиста по мобилизационной подготовке. По специальности я дорожник (окончил дорожный факультет Военной академии тыла и транспорта), прослужил 25 лет в дорожных войсках и 14 марта 1995 года уволился с должности старшего офицера автомобильно-дорожной службы СКВО. С 21 марта 1995 года работал в Северо-Кавказском региональном центре МЧС России, а 1 сентября 1997 года перешел переводом в указанную дорожную дирекцию. В региональном центре МЧС мне выплачивали надбавку за выслугу лет в размере 40 процентов. В Федеральной дирекции автодороги положением об оплате труда определено, что на получение надбавки за выслугу лет включается только время работы в организациях дорожной отрасли (Минавтодора РСФСР, Росавтомагистрали, Ростовавтодора, Минтранса РФ). В то же время мне сказали, что если бы я сразу же после увольнения из Вооруженных Сил устроился работать в дирекцию автодороги, тогда бы мне надбавка за выслугу лет полагалась. Получается, что льгота, согласно закону, действует только один раз после увольнения из армии, в дальнейшем уволенные с военной службы теряют ее. Но правильно ли это?"

"Мы, бывшие военнослужащие, прослужившие в кадрах Вооруженных Сил более 25 лет каждый, работаем в дирекции и получаем вознаграждение за выслугу лет как вновь принятые на работу без зачета времени военной службы.

По нашему мнению, это противоречит Закону "О статусе военнослужащих" (статья 23, пункт 5) от 27 мая 1998 года. Н.Д.Находкин, А.М.Голынин".

На все эти вопросы даны ответы в письме отдела законопроектной и правовой работы ФДС России от 3 июля 1998 г. № ФДС-18/1852 "О соблюдении законности при выплате надбавок за выслугу лет".

В этом письме в частности сказано:

"В соответствии со статьей 23 (пункт 5) Федерального закона от 27 мая 1998 г. № 76-ФЗ "О статусе военнослужащих" в непрерывный стаж работы, учитываемый при выплате пособий по социальному страхованию, единовременного вознаграждения за выслугу лет, процентной надбавки к оплате труда, предоставлении льгот, связанных со стажем работы, засчитывается время военной службы, предусмотренное статьей 10 настоящего закона, если перерыв между днем увольнения с военной службы и днем приема на работу (поступления в образовательное учреждение) не превысил одного года, а ветеранам боевых действий на территории других государств, ветеранам, исполняющим обязанности военной службы в условиях чрезвычайного положения и при вооруженных конфликтах, и гражданам, общая продолжительность военной службы которых в льготном исчислении составляет 25 лет и более, - независимо от продолжительности перерыва".

Приведем на этот счет три примера.

Пример 1. Военнослужащий со стажем военной службы 15 лет приглашен спустя 6 месяцев после увольнения из рядов Вооруженных Сил на работу в федеральную дирекцию автомобильной дороги. Данный работник имеет право на получение вознаграждения за выслугу лет с учетом стажа службы в армии.

Пример 2. Военнослужащий со стажем военной службы 25 лет приглашен на работу в федеральную дирекцию автомобильных дорог спустя более года после увольнения его из рядов вооруженных сил. Данный работник имеет право на получение вознаграждения за выслугу лет независимо от продолжительности перерыва в размере, соответствующем времени службы в армии.

Пример 3. Военнослужащий со стажем военной службы 25 лет после увольнения из армии проработал два года в сельскохозяйственном предприятии, где получал надбавку за выслугу лет, а затем был приглашен на работу в федеральную дирекцию автомобильных дорог, где он также имеет право на получение надбавки за выслугу лет с учетом продолжительности службы в армии, а также с учетом работы на предыдущем предприятии, где он получал эту надбавку. В таком порядке, в частности, должен решаться вопрос в отношении Анелока Л.И.

Данное письмо разослано государственным предприятиям, организациям и учреждениям, подведомственным ФДС России, которым рекомендовано следующее: "В целях соблюдения законности целесообразно привести порядок выплаты надбавок за выслугу лет, действующих на предприятиях, в организациях и учреждениях, подведомственных ФДС России, в соответствие с названным выше федеральным законом".

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

- В рубрике "Отвечает юрист" журнала "Автомобильные дороги" № 8 за 1996 год отмечалось, что Федеральным дорожным департаментом по согласованию с Минтрудом РФ был утвержден перечень предприятий, организаций и учреждений дорожного хозяйства, имеющих право пользоваться расчетным периодом для исчисления отпускных исходя из среднего заработка за 12 календарных месяцев.

Однако в наше управление Костромаавтодор такой документ не поступал...

(А.Смирнов, С.Иванов, Костромская обл.)

- Наш дорожно-строительный концерн ООО "Доринвестрой" существует три года, и каждый раз при оформлении отпусков возникают разногласия по их продолжительности, так как мы нигде не можем найти Перечень должностей работников, которым может быть установлен ненормированный рабочий день и предоставлен дополнительный отпуск. Где его можно найти?

(Н.Громов, Нижегородская обл.)

О порядке исчисления среднего заработка для отдельных предприятий в дорожном хозяйстве

Федеральная дорожная служба России доводит до сведения и руководства в практической работе разъяснение Минтруда России о порядке исчисления среднего заработка для отдельных предприятий с учетом специфики их работы, имея в виду расчетный период 12 календарных месяцев.

Расчетный период 12 календарных месяцев для исчисления среднего заработка может быть установлен в организации только при наличии письменного согласия Минтруда России. При этом каждая заинтересованная организация самостоятельно обращается в Минтруд России с обоснованной просьбой об установлении расчетного периода для исчисления среднего заработка в 1998 году 12 календарных месяцев, согласовав этот вопрос с выборным профсоюзным органом организации.

Копии документов, направленных в Минтруд России, для объективного анализа ситуации в отрасли, направлять в отдел кадров, социальной политики и учебных заведений ФДС России.

Телефон для справок в Министерстве труда и социального развития Российской Федерации - 298-8886, КОВЯЗИНА Нина Зауровна.

Первый заместитель
руководителя ФДС В.Д.ЕВСТИГНЕЕВ

Перечень должностей работников предприятий, организаций и учреждений Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР, для который может быть установлен ненормированный рабочий день и предоставляться в связи с этим дополнительный отпуск

Наименование должностей

1. Руководители главных управлений, объединений, трестов, предприятий, организаций, учреждений и их заместители.

2. Главные специалисты: инженеры, геологи, механики, энергетики, технологи, конструкторы, маркшейдеры, архитекторы, бухгалтеры, экономисты и их заместители.

3. Начальники: отделов, бюро, секторов, групп, производств, гаражей, мастерских, контор, колонн, цехов, участков, дорожно-ремонтных пунктов, лабораторий, изыскательских экспедиций, отрядов, курсов, учебных пунктов, охраны и их заместители, помощники министра, секретарь коллегии министерства.

4. Старшие: инженеры, экономисты, ревизоры, бухгалтеры, арбитры, консультанты, архитекторы, художники, товароведы, инспекторы, юрисконсульты, производители работ, диспетчеры.

5. Инженеры, экономисты, бухгалтеры, инспекторы, архитекторы, художники, нормировщики, производители работ, диспетчеры, арбитры, товароведы, старшие техники, механики, мастера, юрисконсульты, старшие лаборанты, коменданты зданий и общежитий, управляющие домами, шоферы легковых автомобилей, шоферы, работающие на других автомобилях экспедиций и изыскательских партий, инструкторы-методисты.

6. Заведующие хозяйствами и складами, техники, экспедиторы, линейные контролеры, кассиры, инкассаторы, счетоводы, заведующие машбюро, секретари, секретари-машинистки, делопроизводители, старшие табельщики, табельщики, лаборанты, агенты, кладовщики на складах, где не установлена должность заведующего.

В соответствии с указанным перечнем администрацией предприятия, организации, учреждения системы Минавтодора РСФСР по согласованию с соответствующим местным (заводским) комитетом профсоюза утверждается прилагаемый к коллективному договору перечень должностей, для которых устанавливается ненормированный рабочий день с указанием продолжительности дополнительного отпуска (6 или 12 рабочих дней).

Ненормированный рабочий день может устанавливаться только для работников, которые по характеру выполняемой работы могут в особых случаях и притом лишь в отдельные дни привлекаться к работе сверх нормального рабочего времени, а также для работников, труд которых в связи с особенностями работы не может быть точно учтен.

В тех случаях, когда перечисленные в указанном перечне работники работают по строго регламентированным во времени графикам (дежурные диспетчеры, сменные кассиры, инкассаторы и др.), устанавливать для них ненормированный рабочий день не следует.

(Утвержден 13 июля 1970 г. Министерством строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР по согласованию с ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог)

Ю. Буданов
В. Кабакин

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Для обеспечения безопасности движения транспорта при проведении работ по текущему содержанию автомобильных дорог требуется производить вырубку кустарниковой растительности в полосе отвода автодорог. До принятия нового Лесного кодекса РФ от 29.01.97 № 22-ФЗ дорожные предприятия получали разрешение на рубку этой древесно-кустарниковой растительности в органах местного самоуправления, которые имели полномочия освобождать от уплаты лесных податей.В настоящее время в территориальном органе Федеральной службы лесного хозяйства России считают, что для рубки этой растительности необходимо выписывать лесорубочный билет и уплачивать лесные подати. У нас возникло сомнение в правильности такого подхода.

Хотелось бы узнать, каким конкретно действующим законодательством урегулировано проведение таких работ? Какие разрешительные документы и в каких органах необходимо получать дорожным предприятиям? Предусматриваются ли платежи за проведение таких рубок?

Первый заместитель начальника Мурманскавтодора *В.Я. ДАНИЛЬЧЕНКО*

ЛЕС РУБИТЬ - ДЕНЬГИ ПЛАТИТЬ

По просьбе редакции ФДС России направила соответствующее письмо в Федеральную службу лесного хозяйства. Приводим полученный ответ:

"Федеральная служба лесного хозяйства России рассмотрела письмо Федеральной дорожной службы России о выписке лесорубочных билетов на полосах отвода автомобильных дорог.

Лесорубочный билет является единственным основанием на право вырубки деревьев и кустарников как в лесном фонде, так и в лесах, не входящих в лесной фонд, и древесно-кустарниковой растительности, независимо от целей рубки (заготовка древесины, уход за насаждениями, строительство и эксплуатация объектов различного назначения и т.д.). Никакие другие документы, а также устные разрешения должностных лиц не могут служить основанием для рубки деревьев и кустарников, связанных с проведением каких бы то ни было работ.

Согласно статье 136 Лесного кодекса Российской Федерации на полосах отвода автомоскохозяйственного назначения, железнодорожного и автомобильного транспорта, землях водного фонда, выдают организации, ведущие лесное хозяйство в этих лесах и древесно-кустарниковой растительности, или лесхозы по договорам с указанными организациями".

М.Д.ГИРЯЕВ

Статс-секретарь - заместитель руководителя Федеральной службы лесного хозяйства

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир КАМЕНСКИЙ, к.т.н.,
Юрий ТЮПКИН, инж.,
Вячеслав ПОЗДНЯКОВ, инж.

ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАНСКОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРЕЕЗДАХ - КОМПЛЕКСНУЮ СИСТЕМНУЮ ОСНОВУ!

В настоящее время актуальность проблемы обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах приобретает особое значение. Развитие автомобильных дорог в сочетании с неуклонным ежегодным ростом количества высокоскоростных и большой грузоподъемности транспортных средств приводят к повышению интенсивности движения, особенно на пересечениях автомобильных дорог и железнодорожных путей. На железных дорогах МПС России эксплуатируется 14800 переездов. Замена их путепроводами - задача трудно решимая в обозримом будущем. Как в этих условиях организовать безопасную эксплуатацию переездов? На протяжении пяти последних лет кандидатом технических наук В.Б.Каменским и инженерами Ю.А.Тюпкиным и В.А.Поздняковым разработаны эффективные направления в предупреждении аварийности на переездах, реализация которых призвана обеспечить сокращения ДТП на них. В итоге работа получила название «Комплексная системная основа обеспечения безопасности движения на переездах». О ней идет речь в статье заместителя руководителя Департамента путей и сооружений МПС России Владимира Борисовича Каменского, старшего научного сотрудника ВНИИЖТ Юрия Александровича Тюпкина и старшего инспектора по особым поручениям Главного управления ГИБДД МВД России Вячеслава Анатольевича Позднякова.

Одним из главных требований, предъявляемых к любому виду транспорта, является обеспечение безопасности движения, - обеспечение охраны жизни и здоровья людей, сохранность перевозимых грузов и транспортных средств, обеспечение экологической безопасности регионов.

Федеральный Закон Российской Федерации «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 августа 1995 г. № 153 ФЗ определил основные требования к обеспечению безопасности движения на железных дорогах. Особое место в Законе отводится переездам. Так, в Статье 13 Раздела V указывается на необходимость соответствия мест пересечения железнодорожных путей автомобильными дорогами нормативным документам, определяются федеральные органы исполнительной власти, которым поручены разработка и согласование порядка эксплуатации железнодорожных переездов, их открытия и закрытия. Закон требует особого отношения к обеспечению устойчивой и безаварийной эксплуатации переездов.

Достижение положительных результатов по выполнению Закона возможно только на основе **разработки и постоянного совершенствования совместных эффективных профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на переездах для последующей их реализации на железных дорогах Российской Федерации.** Итогом такой разработки было создание **Комплексной системной основы обеспечения безопасности движения на переездах железных дорог Российской Федерации (КСОБДП).**

Рассмотрим краткое содержание ее составляющих.

Аналитические мероприятия. Известно, что основной разработки эффективных мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на переездах (ДТП) является всесторонний и объективный анализ причин и следствий из возникновения. До 1994 г. к учету как брак в работе подлежали только случаи столкновений поездов и транспортных средств на переездах, допущенные железнодорожниками. И таких случаев насчитывалось 3 - 5 в год. Все остальные случаи ДТП фиксировались в подразделениях Госинспекции БДД, их количество превышало 400. За каждым из этих случаев скрывалась явная возможность катастрофы в границах переезда. Чтобы оказывать влияние на ход событий нами была разработана и предложена к утверждению форма ежеквартальной статистической отчетности о ДТП по хозяйству пути. Руководство МПС поддержало это предложение и указанием от 25.05.1994 г. № Г-423у ввело отчетность в действие с III квартала.

Инструкция по эксплуатации переездов. Министром путей сообщения утверждена новая Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России № ЦП/483 в отмену действующей от 19.08.1991 г. № ЦП/4866.

В основу подготовки указанной Инструкции были взяты Федеральный Закон Российской Федерации «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ, Федерлаьный Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ, Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации от 24.04.1993 г. № ЦРБ/162, другие правила содержания сооружений и устройств железных дорог, автомобильных дорог, действующие ГОСТ, СНиП, а также нормативно-правовые документы, определяющие порядок содержания переездов и ответственность должностных лиц и граждан за допускаемые отступления от этого порядка и нарушения правил эксплуатации переездов.

В Инструкции учтены произошедшие изменения в развитии и совершенствовании технических средств транспорта, технологии перевозочного процесса, а также новые требования к организации и обеспечению безопасности движения. Положения новой Инструкции требуют отдельного рассмотрения. Достаточно отметить, что в Инструкцию включено более 30 новых положений, около 70 изменений и дополнений.

Все положения Инструкции обсуждены в МПС на заседаниях Межведомственной координационной комиссии по железнодорожным переездам.

Также принято к руководству и исполнению постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 1996 года № 1160 «О мерах по предотвращению дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах и оказанию помощи семьям погибших и пострадавшим 26 сентября 1996 г. на железнодорожном переезде в Ростовской области».

Передовые методы. В 1997 году на железные дороги направлен обобщенный опыт обеспечения безопасности движения на переездах Октябрьской, Куйбышевской, Северо-Кавказской и Кемеровской железных дорог с необходимыми рекомендациями Департамента пути и сооружений. Этот процесс должен быть продолжен на всех уровнях. В настоящее время совместно с МВД России ведется подготовка рекомендаций железным дорогам о создании Передвижных групп патрульно-дорожной службы для контроля за положением дел на переездах по опыту ряда железных дорог.

Постановка контроля. Департаментом автомобильного транспорта Минтранса, Федеральным дорожным департаментом и Главным управлением ГИБДД разработаны Рекомендации по проведению межведомственной комплексной проверки состояния безопасности движения и условий эксплуатации переездов железных дорог Российской Федерации от 17.01.1996 г. № ЦПП-9/1.

Внедрение новой техники и технологии. На железных дорогах в соответствии

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

с ежегодно утверждаемыми планами проводятся мероприятия по усилению технической оснащенности переездов. Внедряются более надежные устройства переездной сигнализации, укладывается настил из резино-технических плит, устанавливается поездная радиосвязь.

Находят применение и новые технические разработки. Переездная сигнализация дополняется указателями направления приближения поезда к переезду, внедряется Переездный автоматический комплекс устройств

(ПАКУ), монтируется Устройства заграждения переездов от несанкционированного въезда на них транспортных средств, испытывается переездный автошлагбаум «ПАШ-1» и др. Опытная эксплуатация Специальных средств сигнализации (проблесковый маячок красного цвета и сирена) на переездах с дежурными подтвердила их эффективность. Указанием МПС от 17.12.97 г. № Г-1434у введена в действие Инструкция по их применению.

Организационные мероприятия. Одним из важнейших условий повышения безопасности движения на переездах является непосредственное и массовое участие в профилактической работе по укреплению дорожной дисциплины и содержанию переездов в надлежащем состоянии железнодорожников и автомобилистов, работников дорожного хозяйства и сотрудников Госинспекции БДД, местных советов Всероссийского общества автомобилистов и других общественных организаций. Для должной организации такого участия МПС России, Главным управлением ГИБДД МВД России, Федеральной дорожной службой России, Центральным советом Всероссийского общества автомобилистов 17.06.1996 г. (№ ЦПП-9/27) утверждено Положение о проведении на железных дорогах Российской Федерации массового мероприятия о проведении на железных дорогах Российской Федерации массового мероприятия под названием «Внимание, переезд!». Предусмотрено проведение таких мероприятий на сети железных дорог - один раз в два года на отдельной железной дороге - один раз в год.

О массовости этого мероприятия свидетельствуют следующие данные. В мае - июне 1998 года приняло участие более 21 тыс. человек, в том числе 12,5 тыс. железнодорожников, 2,6 тыс. сотрудников ГИБДД, 1,9 тыс. работников автомобильного и 1,6 тыс. дорожного хозяйства, более 3 тыс. общественных инспекторов, членов общества автомобилистов и других общественных организаций. В ходе мероприятия было обследовано более 12 тысяч переездов, выявлено 29 тысяч различных недостатков в их содержании, зарегистрировано 13,3 тыс. нарушений водителями правил дорожного движения, более 8 тысяч из них привлечено к ответственности. На 460 переездах улучшены условия видимости. МПС России обобщены результаты мероприятия, а всем железным дорогам направлены необходимые указания и рекомендации.

На железных дорогах организовано соревнование за присвоение ежегодно наименования «Лучший переезд железных дорог Российской Федерации».

По итогам 1997 года приказом МПС это наименование присвоено 15 переездам железных дорог. Поощрены дежурные по переездам, дорожные мастера и бригадиры пути, монтеры пути и электромеханики СЦБ и другие особо отличившиеся работники.

О важнейших нормативных документах.

В целях оказания помощи специалистам путевого хозяйства железных дорог, занятым над решением проблемы повышения безопасности движения на переездах и улучшения условий их эксплуатации Департаментом пути и сооружений были подготовлены и направлены 13.04.97 г. за № ЦПП-9/12 всем службам пути Извлечения из важнейших правовых, нормативных и иных документов.

Для извлечений взяты следующие нормативные документы:

СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги»; ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»;

ГОСТ Р 50597 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»;

Указания по разметке автомобильных дорог. ВСН 23-75;

Правила дорожного движения Российской Федерации;

Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации;

Утвержденный Главным управлением ГАИ МВД России 3 ноября 1992 г. Порядок проведения ежегодных комплексных проверок эксплуатационного состояния автомобильных дорог и уличнодорожной сети населенных пунктов;

Приказ МВД Российской Федерации от 30.11.93 г. № 514 «Об утверждении Наставления по службе организации движения и дорожной инспекции Государственной инспекции МВД России».

О системе профилактики дорожно-транспортных происшествий на переездах. Разрабатываемый Приказ МПС России, МВД России, Минтранс России и ФДС России «О системе профилактических мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на переездах МПС России» явится логическим завершением проведенной работы по главным направлениям в решении проблемы повышения безопасности движения на пересечениях автомобильных дорог и железнодорожных путей.

Приказ утвердит:

Комплексный план проведения совместных периодических мероприятий по повышению безопасности движения на переездах;

Перечень вопросов по пропаганде безопасности движения на переездах, рекомендуемых для освещения в печати, по радио и на телевидении;

Положение о Межведомственной координации комиссии по железнодорожным переездам МПС России.

Предусмотрен контроль конкретных должностных лиц МПС России, МВД России, Минтранс России, ФДС России за выполнением принятых решений.

Приказ МПС-МВД-Минстранс-ФДС по-существу утвердит Комплексный системный метод обеспечения безопасности движения на переездах железных дорог Российской Федерации. И является программным документом для работников железнодорожного и автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Состояние безопасности движения на переездах.

По итогам I-го полугодия 1998 года подавляющее большинство показателей аварийности на переездах в сравнении с аналогичным периодом 1997 года сокращено. Общее количество дорожно-транспортных происшествий на переездах уменьшилось на 30 или на 13,6 процентов.

На 26 человек или 14,6 процентов уменьшилось количество пострадавших при ДТП, погибших - на 8 человек или на 11,9 процентов.

На 6 случаев или на 4,3 процента сократились ДТП, совершаемые водителями транспортных средств физических лиц.

В тоже время ряд показателей безопасности движения на переездах некоторых железных дорог не заслуживает положительной оценки. Однако, подробный анализ состояния безопасности движения - это предмет особого разбирательства.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Борис
СЕМЯННИКОВ,
историк

ИЗ ИСТОРИИ МОСТОВ

МОСТЫ РИМСКОГО ВЕЛИЧИЯ

Впервые мосты стали строить еще в Древнем Египте. Правда, они были очень примитивными. Древнегреческий историк V века до нашей эры Геродот писал: "Египет представляет равнину хотя и гладкую, но непроходимую ни для лошадей, ни для повозок. Виною этому - каналы, многочисленные, идущие во всевозможных направлениях".

Через эти каналы и сооружали простейшие мосты. Ведь основные перевозки в Древнем Египте осуществляли в основном на деревянных и папирусных лодках, и не было нужды в совершенствовании мостов.

А вот в древней Ассирии, где скрещивались соединявшие между собой различные области страны военные и торговые пути, настоятельно требовались хорошие дороги. Потому здесь высокого развития достигла не только техника дорожного строительства, но и мостостроение. Умелые руки ассирийских мастеров строили мосты главным образом деревянные, а иногда и каменные. Даже через могучий Евфрот был переброшен каменный мост, семь опор которого сохранились до наших дней. Строились и понтонные мосты из изготовленных из кожи надувных мехов. Их быстро надували воздухом, связывали друг с другом в несколько рядов, а потом перебрасывали через реку. Сверху клали настил из местного подсобного материала.

Древние греки уже в крито-микенскую эпоху (II тысячелетие до нашей эры) умели строить мосты не только на деревянных, но и на каменных сваях. Следы подобных построек обнаружены в окрестностях древнего города Микены.

Загадочные этруски первыми применили в строительстве арочные сооружения: вначале для отвода сточных вод, потом для домов, и, наконец, для мостов. А первым известным римским мостом был весьма примитивный деревянный мост через реку Тибр, опиравшийся на непрочные, также деревянные сваи. Впервые такой мост был построен в VI веке до нашей эры.

Впоследствии римляне восприняли унаследованную от этрусков конструкцию моста и даже усовершенствовали ее: на мощные опоры укладывали каменные или цементные блоки, толщина которых могла достигать 12 метров; на такой основе возводились сводчатые арки из каменных блоков, скрепленных между собой железными скобами; места же соединения заливали жидким оловом. Верхняя площадка моста шириной от 3 до 19 метров была с обеих сторон ограждена балюстрадами. Для пешеходов по бокам делали специальные проходы, а посередине шла дорога для повозок и другого колесного транспорта.

Постройка большого арочного каменного моста через реки занимала нередко десятилетия. До наших дней в перестроенном виде дошло шесть из десяти древнеримских мостов, построенных в Вечном городе.

Римские мостостроители стремились придать своим творениям монументальный вид, чтобы подчеркнуть величие и богатство империи. Для этого при общей простоте архитектурных форм использовали крупные блоки - они усиливали видимую мощность кладки. Важным требованием, предъявлявшимся к мостам, были пропорциональность силуэта и гармоничность их сочетания с окружающей местностью. Древнеримский архитектор и военный инженер Витру-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

вий в своем труде "Десять книг об архитектуре", писал, что гармония сооружений "есть привлекательность внешнего вида и гармоничный в смысле комбинирования членения здания его внешний вид. Она получается тогда, когда членения зданий имеют высоту в правильном соотношении с их шириной, ширину в правильном отношении с длиной и когда все соответствует своей, полагающейся всему соразмерности".

Одним из ярких примеров римского мостостроения является стоящий до сих пор в Испании, вблизи португальской границы, мост Алькантата. Он расположен в скалистом ущелье и перекрывает реку Тахо. Этот мост представляет шестипролетную аркаду, строго симметричную по общему построению композицию с высокими центральным столбом, увенчанным триумфальной аркой. Длина проезжей части около 200 метров, ширина восемь метров, высота над низким уровнем воды достигает 72 метра.

Арки акведука Клавдия

Этот мост стоит почти два тысячелетия без какого-либо ремонта. Построен он, как свидетельствует надпись, в правление императора Траяна архитектором Гаем.Юлием Лацером в 98 - 106 гг.

Кроме описанных особенностей, в основу пропорций положен квадрат. Если мы проведем вниз оси столбов и соединим противолежащие углы диагоналями, то на пересечении диагоналей квадратов мы получим центры арок. Это придает мосту величие, мощь и гармонию. Потому-то на найденном вблизи моста обломке написаны такие стихи:

"Мост, что пребудет всегда в веках постоянного мира, Лацер воздвиг над рекой, славный искусством своим".

С изобретением бетона в первой четверти II века нашей эры происходит расцвет строительной и дорожной техники Древнего Рима. Римский бетон изготовляли на месте, заливая уложенные куски камня раствором извести с добавкой толченой обожженной длины. Мосты на дорогах строили в основном из камня больших размеров клиовидной формы с тщательной притеской, даже не используя возможности прокладки между камнями тонкого выравнивающего слоя известкового раствора.

На протяжении столетий изумлял и изумляет путешественников Гардский мост близ города Нима во Франции. Он относится именно к этот огромный трехярусный мост, который представляет собой сооружение, несущее канал водопровода, более 60 лет (98 - 161 годы нашей эры). Нижний ярус аркады, высота которого 21,6 и ширина 6,36 м, состоит из шести арок и несет на себе второй ярус высотой 21,5 м и шириной 4,56 м. По третьему ярусу высотой 7,82 и шириной 3,06 м проложен канал акведука. В этом ярусе 36 маленьких арочек. Общая высота сооружения 48,77 метров Высота этого моста 48,75 м над уровнем воды.. Длина моста 275 метров.

Сочетание различных по величине пролетов и опор в сложной ярусной системе, большая смелость в сочетании с умеренностью в применении форм и пропорций способствовали созданию. Совершенной художественной композиции. В своей "Исповеди" Жан-Жак Руссо так рассказывал о своей встрече с мостом: "Это было первое римское сооружение, которое я видел. Я бы увидеть памятник, достойный рук, создавших его. Но он превзошел мои ожидания, и это было единственный раз в моей жизни. Только римляне могли создать подобное. Вид этого простого и благородного сооружения поразил меня тем сильнее, что оно находится в пустыне, а уединение и тишина значительно усиливают впечатление от предметов и вызываемый ими восторг. Дело в том, что так называемый мост этот не что иное как водопровод. Невольно задаешь себе вопрос, какая сила перенесла эти огромные камни так далеко от каменоломни и собрала столько тысяч человеческих рук в необитаемое место".

Этот акведук служил и мостом для сообщения. Меньшая ширина второго яруса, по уступам в 90 см, позволяла пройти или даже проехать между его столбами и краем карниза первого яруса. Наверное, более робкие спешивались и проводили лошадь под уздцы. В период так называемого "авиньонского

Береговая опора висячего моста инков

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

пленения па" (1309 - 1377 гг.) усилилось сообщение между Римом и Авиньоном. Возникла поэтому необходимость поездок по акведуку в экипажах. Для этого нижнюю часть стобов второго яруса подрубили, расширив еще на полтора метра расстояние до карниза. Так со столбами, ослабленными внизу на 1/3 своего сечения, римская аркада простояла еще 400 лет. В XVIII веке ее отреставрировали, а вплотную к нижнему ярусу пристроили мост, точно повторив очертания арочных пролетов, опор и высоту этого яруса.

Неизвестен автор Гардского моста, но творческий уровень мастерства предполагает авторство крупнейшего зодчего, которым мог быть и сам знаменитый Аполлодор.

Конструкция каменных арочных мостов римлян впитала в последствии не только опыт этрусков, но и шумеров. При раскопках около города Багдаю были обнаружены каменные своды шумерских поселений, возведенные за три тысячи лет до нашей эры. Стрельчатые арки часто применяли в архитектуре стран Древнего Востока, где ощущался недостаток дерева для устройства мощных кружал. Римские строители предложили оригинальный метод поэтапного возведения сводов. На лесах и в опалубке сооружали только верхнюю часть свода, а в качестве опор для кружал использовали выступы, сделанные в кладке нижней нависающей части свода. В ряде мостов можно ясно различить грубую кладку свода у опор и более ровную выше, сделанную по опалубке. Кладку свода производили в виде отдельных не связанных один с другим продольных рядов, которые после замыкания ключевыми камнями передавали свой вес на опоры и могли воспринимать тяжесть расположенной выше кладки.

При постройке мостов уже применялись простейшие средства механизации - блоки, лебедки, полиспасты. Витрувий упоминает о "подъемниках с воротом или с лебедкой, о применявшихся системах блоков, о сочетаниях козел с воротами" и рассказывает про "железные зажимные клещи, зубья которых входят в гнезда, выдолбленные в камнях".

Притеску камней и выкладку рядов арок проводили высококвалифицированные каменщики из ремесленных коллегий, находившихся на службе у государства и получавшие вознаграждение натурой.

Вспомогательные работы ложились на плечи привлеченного местного населения и неквалифицированных рабов.

Известный историк Виктор Вольфганг фон Хаген считает, что каменных мостов римляне возвели более двух тысяч. А сечас до наших дней дошло тридцать сохранившихся мостов и столько же акведуков.

Гардский мост в Ниме. Франция.

Древнеримские мосты разрушились в средневековый период. А основной причиной их разрушения был подмыв водой промежуточных опор. Ведь сохранившиеся пролеты или береговые устои разрушенных мостов, не ремонтируясь до сих пор, находятся в хорошем состоянии. Древним римлянам не была знакома техника отлива из котлованов и забивки глубоких свай, которая появилась лишь в эпоху Возрождения. Римские мостостроители применяли короткие сваи и старались избегать опор в реке, устраивая под ними в случае необходимости фундаменты из подводной каменной кладки. Чтобы разместить опоры в наиболее удобных мелких местах, пролеты мостов делали разной длины.

Ширина опор обычно достигала 0,3 - 0,5 очень редко 0,2 пролета. Массивность устоев давала возможность строить пролеты последовательно, один за одним, не заботясь об уравновешивании распора смежных сводов в процессе строительства.

Но широкие промежуточные опоры сужали русло и увеличивали опасность подмыва. Для улучшения пропуска воды во время паводка, бывало, в опорах делали отверстия. Пролеты чаще всего не превышали 5,5 метров, это позволяло использовать простые кружала и легко обрабатываемый травертинский камень. Редко пролеты превышали 30 метров, причем толщина сводов составляла не менее 1/14 - 1/17 длины пролета.

Крупнейшим успехом римских мостостроителей был мост императора Траяна на Дунае шириной 13 - 19 метров и длиной более километра.

Не думайте, что с развитием строительства мостов из камня прекратилось строительство деревянных мостов. Их нередко продолжали строить, особенно в период военных действий. На дорогах Британии все мосты вначале были деревянными.

В "Записках" Юлия Цезаря рассказывается о строительстве одного из таких мостов: "Цезарь решил переправиться через Рейн. Но переправу на судах он считал не вполне безопасной и не соответствующей его личной чести и достоинству римского народа.

Хотя работы по постройке моста представлялись чрезвычайно трудными вследствие ширины, глубины и быстроты течения этой реки, он твердо решил или добиться своей цели, или уже не переправлять войска каким-либо иным способом. Мост он построил следующим образом.

Бревна в полтора фута толщиной, несколько заостренные снизу и по длине своей соразмерные с глубиной реки, соединялись друг с другом попарно на расстоянии двух футов. Они были с помощью машин опущены в реку, укреплялись и вколачивались бабами, однако не перпендикулярно, как вбиваются обыкновенные сваи, но наискось, наподобие стропил, и с уклоном в сторону течения раке; против каждой из этих пар вбивалась на расстоянии сорока футов по дну пара бревен, соединенная таким же образом, но уже поставленная против течения. Обе пары соединялись вверху поперечной балкой в два фута толщиной соответственно расстоянию между соединенными бревнами (каждой пары) и держались на одинаковом одна от другой расстоянии посредством двух болтов на обоих концах поперечной балки.

Так как, следовательно, эти пары балок были (посредством поперечных балок) разъединены и укреплены в обе противоположные стороны, то все сооружение получило естественным образом такую прочность, что чем сильней был напор воды, тем крепче все его балки были связаны друг с другом. Поперечные сваи были устланы сверху продольными брусьями, а эти последние были покрыты шестами и фашинами. Тем не менее были еще вогнаны наискось вниз по течению сваи несколько ниже своих балок и вроде таранов, чтобы в соединении со всем сооружением разбивать напор воды. Были так же и другие защитные сваи выше моста (против течения) на небольшом от него расстоянии, с тем чтобы стволы деревьев или бревна, которые вздумают пустить по течению для разрушения моста, разбивались о них и не вредили мосту".

Длина моста достигала 350 метров, и был он построен за десять дней.

Таковы первые страницы истории мостостроения.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Татьяна БИРЮКОВА,
историк

ЯМЩИК, НЕ ГОНИ ЛОШАДЕЙ...

История российский платных дорог уходит в далекие средние века. Уже тогда междугородные дороги делились на пошлые и непошлые (от слова «пошлина»), по сути - платные и обычные.

При Иоанне III, в 1504 году, были учреждены ямы и ямщики, которые должны были возить проезжающих. При поездках возницы часто употребляли слово «емлю», т. е. «беру деньги за прогон», и к станциям приезда приросло видоизмененное от разговорного - «ям».

Ямщики не относились ни к городским сословиям, ни к хлебопашцам, крестьянам. Это была особая категория граждан. Если ямщик выбывал по уважительной причине с выполняемой работы ему надо было предоставить вместо себя замену, «охотника». Учреждение службы ямщиков долгое время носило название «гоньба», которая разделилась на пешую и конную.

Крестьяне из деревень, относившихся к непошлым дорогам, должны были нести ямскую повинность, т. е. избирать из своей среды ямщиков и платить им жалованье от себя по 15 рублей в год. Эта повинность была им в тягость. Но освобождались от нее лишь жалованною, княжескою или царскою, грамотою, которую государи давали некоторым владельцам деревень в знак особого благоволения.

За езду платили пошлину, которая шла в доход казны государства. Право на эти ямские пошлины иногда отдавалось вельможам в виде наград. Лица, состоявшие в ямской службе, находились на государственной службе. Если ямского «охотника» во время службы каким-то образом обижали, ему полагалась компенсация, составлявшая 5 рублей.

Общее заведывание ямскими делами находилось в ведении Ямского приказа, располагавшегося в Москве на Москворецкой улице - там, где в настоящее время Васильевский спуск. Бытописатель Кошихин писал: ***«В Ямском приказе сидит боярин, да думный дворянин, да два дьяка... А ведомо в том Приказе всего Московского государства ямщики: и дается им царское жалованье по 20 рублев и больше человеку в год, и лошадей держат они по 3 лошади у каждого указное, а у них по 6, кто за сколько служит: да им же дается из царской казны за всякую езду на 10 верст по 3 деньги кто с чем ни едет и что ни везет своего или царского».***

Ямскими лошадьми могли пользоваться и частные лица. Тот же Кошихин сообщает: «А жалованья ямщикам собирается с крестьян всего Московского государства». За ямщиками строго следили, чтобы они оставались на своих должностях.

...Название почты впервые в русских сообщениях появилось в договорной грамоте российских и польских послов от 11 декабря 1667 года. В этой грамоте они договаривались о том, чтобы вместо гонцов учредить почту, которая бы «всякую неделю путь свой шествовала».

Почта ходила с русскими курьерами от Москвы до Смоленска, где передавалась полякам. Смоленск был местом обмена депешами. Но это была государственная почта, в которой несановые граждане не участвовали. Частные лица посылали письма с нарочным гонцом. Конечно, этот способ сообщения был доступен лишь людям с достатком, а так называемые безлошадные не могли себе позволить подобной роскоши. Да и гонцам в пути часто было небезопасно находиться. Поэтому Петр Первый в свое правление решил преобразовать старый способ сообщения и сделать почту доступной всем сословиям. К тому же при учреждении почты появлялся новый источник государственных доходов.

В 1691 году, 21 апреля, боярину князю Петру Ивановичу Прозоровскому прислана была из Посольского приказа бумага о времени учреждения, дальнейшем распространении и действии почты в России.

При Алексее Михайловиче, отце Петра Первого, почта содержалась частным образом за счет иностранца Фон-Сведена. За рассылку ведомостей со своими лошадьми и людьми он получал в дополнение к собственным доходом из казны 1200 рублей в год жалованья. Конечно, эти деньги в значительной части распределялись на содержание почтарей и животных. После смерти Фон-Сведена почту содержал Леонтий Марселиус.

По правилам, ямщикам запрещалось иметь в завязанных и запечатанных сумках другие письма, по дороге прочей корреспонденции они не должны были брать. Ямщики «гоняли» только на своих лошадях и отвечали за сохранность почты.

После Петра Марселиуса Виленской и Рижской почтами ведал Андрей Виниус, дьяк Посольского приказа и переводчик. В одном из договоров Андрея Виниуса с Виленским почтмейстером Ренгольдом Бассингом впервые встречается известие об отправлении посылок и связок, т. е. о тяжелой почте.

Для порядка в 1691 году велено было властям отмечать на обороте пакетов число, час и имя почтальона, с которым отправлялась почта. Для того чтобы письма не пропадали, было указано запечатывать их в почтальонскую сумку и прилагать реестр корреспонденции. Эту сумку распечатывал почтмейстер, который вынимал письма для отсылки их в ближайшие города, отмечал их в реестре, ставил часы, в которые почта пришла и отошла. Никакой почтмейстер не смел задерживать почту больше двух часов.

В 1693 году была учреждена почта на важном торговом пути из Москвы в Архангельск. Почтовая служба видоизменилась и часто выполняла функции ямщиков, т.е. существовала не только для писем, но и для поездок. Историки описывали, как Государь на почтовых лошадях ездил по российским дорогам.

С 1700 года начинались распоряжения, касавшиеся доходов, получаемых от почты. Некоторые почты отдавались на откуп, т. е. выкупались частными лицами.

Для проездов с почтой из Ямского приказа давали подорожные, в которых обозначалось, кто и по какому делу едет. Чтобы другие под видом курьеров и лиц, посылаемых для государственных дел, прогонами не проезжали, было велено подорожные подписывать окольничьему князю Щербатову, а в губерниях и провинциях - губернаторам и воеводам.

В ямской службе были некоторые ограничения. В частности было запрещено записывать из ямщиков в купцы, а выписавшихся обратно возвращали в ямщики. Велено было брать с ямщиков поручные записи, что они никакой торговой промышленностью заниматься не будут. Но ограниченные в своих правах ямщики, имели и некоторые привилегии: в некоторых уездах с них не брали податей. По важнейшей дороге от Москвы до Санкт-Петербурга деньги, взимаемые за каждую лошадь, собирались ямщиками в свою пользу, вместо жалованья.

Почта из Москвы в Санкт-Петербург была учреждена в 1711 году, ходила два раза в неделю. В тот же 1711-й год Ямской приказ был упразднен. Вместо него образовали Стол ямских дел под ведением управителя Московской губернии.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Евгений **КАРАСЕВ**,
инженер-дорожник

ЗДРАВСТВУЙТЕ!

Здравствуйте! Здравствуйте!
Что, не узнали?
Вы ведь меня очень часто встречали
Там, где колеса в трясине тонули,
Там, где дорогу к селу мы тянули,
Там, где синицы так тренькали звонко,
И под катками трещала щебенка,
Там, где песок золотистый, сыпучий,
Ветром гонимый, делался тучей,
Там, где мы хмурились, где улыбались,
Но перед трудностями не сдавались...
Там, где забот и надежд было много,
Нынче - дорога.

ПРОВИДЕЦ

У Гоголя слова были строги,
Да и проблемы были не убоги:
Одна из них, известно, дураки,
Вторая же - российские дороги.
И хоть минул уже немалый срок,
И дни бесстрастно календарь листает,
Но не ахти у нас насчет дорог.
И дураков по-прежнему хватает.

СМЕТА

В какие уложатся сметы,
Какие оценят реестры
Все наши с тобою победы
И все трудовые семестры?
Все то, что ложилось
на плечи,
И что переделали руки,
И наши короткие встречи,
И долгие наши разлуки...

Омск

Александр
САЛЬНИКОВ

НА РАСПУТЬЕ

Дорог российских грусть.

По дороге извивался
Чей-то след, змее сродни...
Как же я истосковался
По тебе за эти дни!
Жду тебя и днем, и ночью,
От шоссе не отходя,
И смотрю вокруг по-волчьи,
Укрываясь от дождя.
Пусть не раз еще продрогну
От волос и до штиблет,
Важно - есть любви дорога,
Значит, есть надежды свет.
Мне назад нельзя -
там гибель,
Там безудержный запой...
Приезжай. Не дай погибнуть.
И спаси, пока живой.

ТРИ ДОРОГИ

Не избежать извилистых
Нам в жизни трех дорог.
Вот первая порывисто
Моих коснулась ног.

А вот дорога зрелости -
Мечта для мудреца.
И я, набравшись
смелости,
Сказал: ей нет конца!

Но время быстротечное
Я удержать не мог
И подошел к извечному -
К последней из дорог.

Она, легендой ставшая,
Не хуже остальных,
Но несколько уставшая,
И нет в ней сил былых.

Ей трудно днями летними
Быть спутницей дроздов,
Зато на ней заметнее
Следы моих трудов.

И может быть, поэтому
Я помню наизусть
Воспетую поэтами

Москва

ИЗ ЖИЗНИ ДИОФАНТА

Древний математик Диофант известен дорожникам тем, что его формулы применялись при строительстве мостов и дорог. Надпись на его гробнице была составлена в форме математической задачи. Вот она:

"Путник! Здесь прах погребен Диофанта. И числа поведать могут, о чудо, сколь долог был век его жизни. Часть шестую его представляло прекрасное детство. Двенадцатая часть протекла еще жизни - покрылся пухом тогда подбородок. Седьмую в бездетном браке провел Диофант. Прошло пятилетие; он был осчастливен рождением прекрасного первенца сына, коему рок половину лишь жизни прекрасной и светлой дал на земле по сравненью с отцом. И в печали глубокой старец земного удела конец восприял, переживши года четыре с тех пор, как сына лишился.

Скажи, сколько лет достигнув, смерть восприял Диофант?"

Виктор
МАЛИКОВ

НОВОЕ СЛОВО

Экспертное заседание технического общества "Гадится!", что в расшифровке означало "Гармония дорог и транспорта - сегодняшняя явь!", подходило к концу. Профессура уныло зевала, что означало лишь одно: опять никто из докладчиков не потряс ее воображения, не предложил такого, такого!..

И тут на трибуну поднялся специалист Хренов.

- Что вам надо в идеале? - спросил он экспертов.

- Надежное транспортное средство, - сказал один из них.

- Дешевые и прочные дороги, - сказал другой.

- И чтоб при всем этом не страдала экология, - поднял палец третий.

- Хорошо бы, если бы во всей этой конструкции были наши, отечественные корни, - мечтательно вздохнул четвертый.

- Минимальный расход топлива...

- Несложная система управления...

- Если б ему еще и грунтовка подходила...

Специалист Хренов радостно потер руки:

- Считайте, товарищи, что все ваши проблемы я решил. Суть их, как я понимаю, в одном. У нас, прямо говоря, нет средств ни на хорошую технику, ни на современные покрытия, так?

- Ну, чего греха таить... - невнятно согласились с выступающим эксперты. - По этой причине головы и ломаем. Были бы деньги...

- Тогда вам остается одно: пользоваться действительно сегодняшней явью. Я предлагаю вам оптимальный вариант. Есть средство, отвечающее всем вашим требованиям, даже более того...

- А экология? - опять поинтересовался третий. - Небось, от его выхлопов и трава не растет?

- Она растет лучше прежнего!

- Все на кнопках, наверное, простой человек не подступится...

- Им сможет управлять даже ребенок!

- А трассы? Без ямки, без трещины?

- Это средство, как ни странно, обойдется даже существующими у нас дорогами, никаких дополнительных затрат не потребуется. И мы, не имея денег, но имея национальную гордость, достойны того, чтоб оно колесило по нашим городам и весям!

Эксперты ошарашенно помолчали с минуту, потом разразились аплодисментами и криками:

- Даешь схемы этого чуда! Даешь чертежи! Даешь внешний вид!

- Пожалуйста! - сказал специалист Хренов и развернул перед ними плакат.

Ростов-на-Дону

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Михаил ЖЕЛЕЗНИКОВ,
главный технолог
АОЗТ "Лендорстрой-2"

МЕНТАЛИТЕТ, или Уроки русского языка

Уважаемая редакция! С удовольствием прочел в № 4 вашего журнала материал Александра Будницкого "Как мне на орехи досталось". Согласен с автором: жизнь сейчас такая, что не надо ничего и выдумывать - смотри вокруг и смейся. Смех вот только чаще всего грустным получается. Как и в этой истории, которую я хочу сейчас рассказать.

Весной этого года на производственной базе АОЗТ "Лендорстрой-2", которая расположена рядом с международным аэропортом "Пулково-2", нам предстояло смонтировать купленный в Германии у фирмы "Виртген" асфальтобетонный завод и дробильно-сортировочную линию фирмы "Эндерс" по производству фракционированного щебня. К концу апреля все было готово к приему монтеров, и ответственным за их встречу и размещение назначили главного технолога, то есть меня.

Первым за неделю до майских праздников прилетел специалист по имени Матиас. Поселили мы его в четырехзвездочной гостинице "Пулковская" в одноместном номере, суточная стоимость которого равнялась 150 долларам (в стоимость входил завтрак). Догадываетесь, почему так подробно о ценах говорю? Правильно: денежный вопрос у нас последнее время для всех довольно острый. Но русское гостеприимство, однако, всегда верх одерживает, и мы постарались не ударить в грязь лицом.

Матиас вниманием к своей персоне доволен остался, когда на праздники домой уезжал, так и сказал: вы русские, умеете комфорт гостям создавать, я так на фирме и скажу, рекламу вам сделаю.

Лестно, конечно, когда о тебе такого мнения, но это ведь денег не прибавляет... Короче, когда наш немец после праздников вновь в Ленинград прилетел, решили мы его поселить в более дешевую гостиницу. Встречающие - а встречали его два специалиста, назначенные ответственными за ввод в эксплуатацию завода и "дробилки" - повезли Матиаса в отель, который без звездочек. Как только гость понял это, так сразу же и заявил: мол, вправе сегодня же, не приступая к работе, вылететь домой.

Нашим, естественно, ничего другого не оставалось, как опять в "Пулковскую" поворачивать. Там клиентам всегда рады, только плати.

- Платите, - говорит немец нашим. - У меня таких сумм не водится.

Водились бы они у дорожников... Но русское гостеприимство недаром славится. Выложили встречавшие все свои денежки, один из них, Сережа, быстренько смотался в офис, взял в кассе все, что мог... Поселили, в общем, монтера до Дня Победы, в расчете на то, что он на праздники опять к себе на родину уедет.

А вышло по-другому. Накануне праздника прибегает Сережа ко мне в кабинет, лица на нем нет:

- Немцу у нас так понравилось, что пожелал он тут остаться, не поедет в Германию. А чем платить за гостиницу?

Придумаем, говорю, что-нибудь, и уже за кошельком тянусь, чтоб Матиас, значит, увидел, как в России праздники празднуют, да Сережа только рукой махнул:

- Я вам главного ведь не сказал: сразу после девятого к нам еще четверо с немецкой фирмы приезжают. Звонят, говорят, мы наслышаны от Матиаса о вашем гостеприимстве, но все же у нас есть условие: обеспечьте нас при гостинице не только завтраками, но обедами и ужинами.

Я понял, что никакого кошелька на это дело не хватит, схватил трубку телефона, начал генеральному директору звонить, докладывать, так сказать, обстановку. А тот отвечает:

- Меня, гендиректора, за границей, если я даже в деловой командировке, никто и обедами не кормит, а тут, понимаешь... Почему так, а?

- Менталитет, говорю, у нас такой российский...

Он подумал и распорядился:

- Ладно, готовь гарантийное письмо, пусть селят по безналичке, будем что-то придумывать, раз менталитет.

А май, надо сказать, для "Пулковской" месяц жаркий, наплыв туристов высок, и на все гарантийные письма администрация гостиницы смотрит нерадостно... Но опустим, как все же удалось выбить номера, разместить очередных представителей немецкой фирмы. Только я свободно вздохнул, как новое сообщение из Германии: встречайте еще одного специалиста, компьютерщика, и учтите, что он по-русски ни слова не знает.

Переводчик, следовательно, при нем должен быть постоянно, и кормить его надо тоже. А в гостинице уже ни одного отдельного номера не осталось, и начальник службы размещения предлагает единственный выход - поселить в одном люксе двоих.

Ну, для нас-то это дело, скажем так, привычное, мы и в фойе на диванчике покемарить можем, а тут все же - люкс, да и прибывает компьютерщик всего на сутки. "Поселим", - махнул я рукой...

Дальнейшее мне известно со слов переводчицы Наташи. Компьютерщик, как только узнал, что в номере не один будет, без всякого акцента по-русски заговорил, и на такой ненормативной лексике, что Наташа даже передать не может! В конце концов поселили его в отдельном номере за 200 долларов...

Ну что ко всему этому сказать? Все приехавшие немцы с задачами своими справились, отработали отлично, претензий к ним никаких нет.

Это с одной стороны.

А с другой... Если б мы свой труд и себя так ценили, если б наши монтеры и компьютерщики в таких условиях трудились, то, может, и не пришлось бы нам закупать у Германии заводы да "дробилки"? Свои бы, отечественные, были не хуже?

г. Санкт-Петербург

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

«ВИРБАК» – НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА

ООО «Вирбак» работает на российском рынке с 1995 года. Предприятие зарегистрировано и внесено в реестр Государственной регистрационной палаты при Министерстве экономики. Регистрационный номер – Р.5320.15 от 12 октября 1995 года.

Основные виды деятельности: производство и сбыт дорожно-строительной техники и асфальтосмесительных установок.

Уставный капитал составляет 5 млрд неденоминированных рублей. О солидности и надежности фирмы говорят ее учредители. Среди них пользующийся мировой известностью «Виртген Интернациональ ГмбХ и Ко.КГ». Ему принадлежат 75 процентов уставного капитала.

ООО «Вирбак» имеет все необходимые условия для работы. Производственная площадь составляет почти 10000 кв.м. К этому следует добавить и еще 1000 кв. м. офисных помещений.

Оборудование самое современное, на европейском уровне. Прежде всего обращает на себя внимание **цех раскроя и сварки, а также сборки дорожных фрез**. Его площадь – более 2500 кв. м. Здесь трудятся 33 человека.

В цехе представлены:

1. Плазменная резка с ЧПУ фирмы MESSER GRIESCHEIM для резания металла до 200 мм толщиной.
2. Лазерная резка с ЧПУ фирмы MESSER GRIESCHEIM для резания металла до 12 мм толщиной.
3. Ленточная пила по металлу с программным управлением фирмы Behringer.
4. Дисковая пила по металлу с программным управлением фирмы Kaltenbach.
5. Пресс с ЧПУ для гибки металла до 40 мм.
6. 8 сварочных агрегатов для сварки с защитным газом.
7. Окрасочные и моечные кабины: 3 теплообменника с максимальной температурой 95°. Система для очистки воды фирмы DÜRR – до 800 л/час.
8. 3 монтажных участка.
9. 8 поворотных кранов по 2 тонны.
10. 3 бытовых контейнера на 30 человек.

Цех по производству асфальтосмесительных установок имеет площадь более 2000 кв.м. 7 бригад объединяют 44 человека рабочих. Есть два участка – цилиндрических емкостей и листовых конструкций. Новейшее сварочное оборудование – полуавтомат модели ПДС 451-В – 10 шт.

С 1996 года было произведено 42 дорожные фрезы 1000 СВА, а также 3 асфальтосмесительные установки. Кроме того, к 7 асфальтосмесительным установкам изготовлены компоненты и комплектующие.

За время работы предприятия были осуществлены поставки машин и оборудования во все уголки СНГ.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Адрес фирмы «Вирбак»: 129 343, Москва, ул. Уржумская, 4 (район метро «Свиблово»).
Тел.: 186-11-01, 956-29-65. Факс: 956-29-65, 189-45-17.

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

32766 | ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТИ» (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, 496-67-60, 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, 316-48-69

ЖУРНАЛ

ВАШ ЛУЧШИЙ СПУТНИК В АВТОМОБИЛЬНОМ ПУТЕШЕСТВИИ

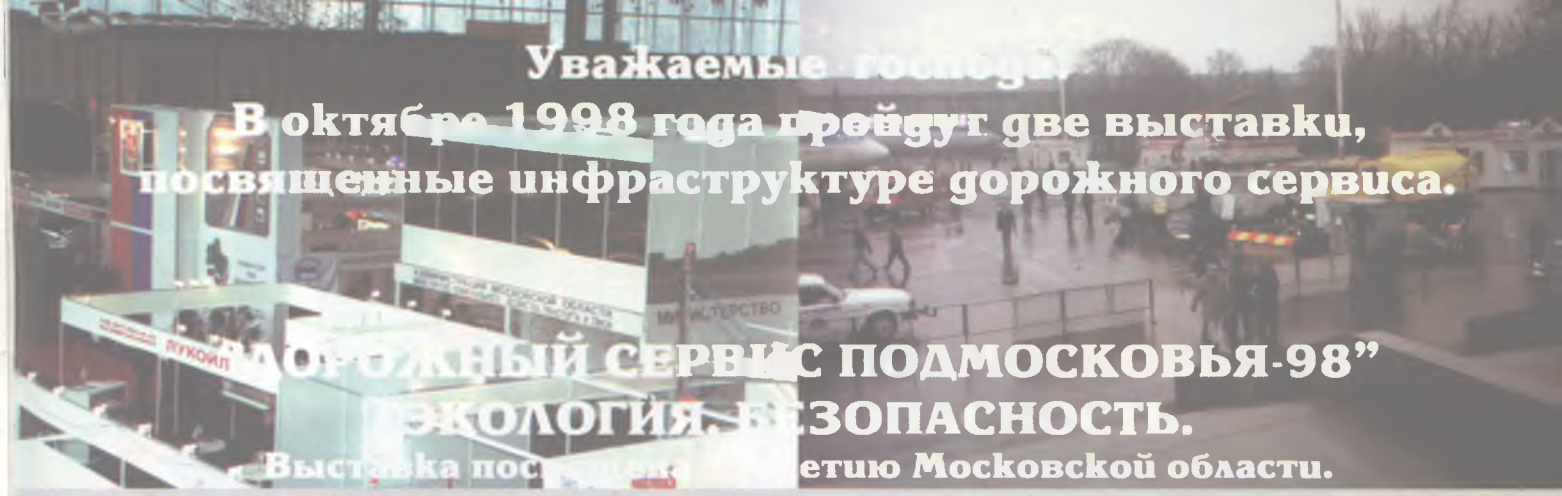
Особенно интересен начинающему водителю, путешественнику и не только. Потому что в каждом номере:

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



Уважаемые господа!

В октябре 1998 года пройдут две выставки, посвященные инфраструктуре дорожного сервиса.

"ДОРОЖНЫЙ СЕРВИС ПОДМОСКОВЬЯ-98" ЭКОЛОГИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ.

Выставка посвящена [illegible]етию Московской области.

1я международная выставка
Дорожный сервис
Подмосковье
Транспорт
Безопасность
98

ОРГАНИЗАТОРЫ: Администрация Московской области, Министерство транспорта РФ, Московский межрегиональный нефтяной союз, Компания "Русский свет".

При поддержке: Комитета по промышленности, строительству, транспорту и энергетике Государственной Думы РФ.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ: 14-16 ОКТЯБРЯ 1998 года

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ: Московская обл., выставочный центр "ТОНАР", Орехово- Зуевский район, 83 км Горьковского шоссе.

2 - я Международная выставка "ДОРОЖНЫЙ СЕРВИС-98" ДОРОГА. БЕЗОПАСНОСТЬ.

2я международная выставка
Дорсервис
Dorservis
Дорога
безопасность
98

Организаторы: [illegible] служба РФ, Министерство транспорта [illegible] Компания "Русский свет".

При поддержке: [illegible] промышленности, строительству, транспорту и энергетике [illegible]

Генеральный спонсор: [illegible] дорожная служба РФ

Информационная поддержка: АБРИС

СРОКИ ПРОВЕДЕНИ : 18-21 ОКТЯБРЯ 1998 года

МЕСТО ПРОВЕДЕНИ : Москва, Всероссийский выставочный центр, пав. № 2 (20).

Тематическое содержание выставки:

- Разработка, проект[illegible], строит[illegible] и оборудование [illegible] частых комплексов [illegible] федеральных, областных и муниципальных [illegible] дорожных станций, а эрокортов [illegible]
- Нефтяные компании [illegible] нефтепродуктообеспечение.
- Автостоянки, бензо[illegible] заправочные станции, [illegible] предприятия и оборудование [illegible] Мающей среды.
- Средства ухода за [illegible]
- Грузовые специальн[illegible] Кузова.
- Пункты техпомощи, станции техобслуживания и оборудование. Сервис. Услуги. Запасные [illegible]
- Современный термин[illegible] Справочники.
- Дорожная техника и эксплуатация [illegible]
- Дорожная техника и технология по эксплуатации, строительству и ремонту [illegible]
- Системы быстрого питания, буфеты, кафе, [illegible] стороны, торговые автоматы [illegible]
- Реклама, художественное оформление, производство и использование рек[illegible] магистралей.
- Платежные системы. Инвестиции, страхование.
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

Желающие принять участие сразу в двух выставках получают скидку до 50%

Ждем Вас среди участников выставки
Дирекция выставки
Россия, 129223, Москва, Проспект Мира, ВВЦ, павильон "Земледелие"
Тел./ факс 283 10 87, 216 79 74, 216 88 29, 216 52 39, 181 93 54
E-mail: rusworld@dialup.ptt.ru

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

«РемДорРос-Сервис» — все для дорожного строительства

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 НИЦ 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»

ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ЛУЧШЕ БИТУМНОЙ ЭМУЛЬСИИ? — ЭМУЛЬСИЯ ОТ ЭМУЛЬБИТ

ЭМУЛЬБИТ

«Эмульбит» — это эмульсия Eshalite Tack C

- экологически чистая
- хорошо сцепляется даже с влажным покрытием
- массовая доля битума с эмульгатором — 50%
- условная вязкость — 12 с при 20 °С
- полностью отвечает требованиям ГОСТа 18659-81
- доступная цена

Закажите в любом количестве

Звоните сегодня
(095) 189-9132, 189-4581, 956-2967
и приезжайте:
129343, Москва, ул.Уржумская, 4
ООО «Эмульбит»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Интерполитех, официальная выставка Министерства внутренних дел Российской Федерации, посвященная полицейской технике и гражданской безопасности, включает в себя специально отведенный павильон товаров и услуг:

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ

МОСКВА, РОССИЯ
10-13 ноября 1998 г.

СВК ВВЦ (Всероссийский Выставочный Павильон 69(4) Центр)

Одной из серьезных проблем, стоящих сегодня перед российской экономикой, является проблема развития дорожной инфраструктуры страны. Решению этой проблемы могут способствовать международные компании, специализирующиеся на строительстве дорог и вопросах дорожной безопасности. Эту мысль отражает постановление правительства Российской Федерации, согласно которому были упразднены все таможенные пошлины на товары и услуги, служащие делу улучшения безопасности и эффективности использования городских дорог и шоссе.

ВОТ НЕКОТОРЫЕ ИЗ ТОВАРОВ И УСЛУГ, ВЫСТАВЛЯЕМЫХ НА ВЫСТАВКЕ:

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
- Дорожные знаки
- Системы регулирования дорожного движения
- Наблюдение и мониторинг дорожного движения
- Системы обнаружения автотранспортных средств
- Видео- и фотокамеры, системы телевизионного наблюдения
- Индуктивные петлевые датчики
- Приборы контроля за скоростью движения
- Компьютерные программы по дорожному движению и строительству
- Консультации
- Светофоры и световые сигналы

ДОРОЖНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
- Дорожные барьеры Системы защиты
- Отражающие материалы для дорожных знаков
- Предметы личной безопасности
- Дорожные штифты/стеклянные рефлекторы-бусины
- Тумбы и деревянные столбы
- Дорожные конусы, фонари и т.д.
- Лента для ограждения
- Системы обнаружения льда
- Портативные дорожные сигналы
- Металлические ограждения

СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- Полицейские машины, фургоны Машины скорой помощи
- Мотоциклы

ПАРКОВКА
- Парковка на проезжей части и на специально отведенной стоянке

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСТОЯНОК
- Оградительные ворота
- Контроль доступа
- Компьютеры для подсчета оплаты за парковку
- Автоматы для оплаты за парковку
- Системы безопасности

РЕМОНТ ДОРОГ
- Ремонт и перестройка дорог
- Машины и материалы для нанесения дорожной разметки
- Оборудование для ремонта дорог

Дополнительную информацию Вы можете получить, обратившись по следующему адресу :

МВД РФ Отдел
Международной Ко-операции
ул. Житная 16, Москва, Россия
Тел: +7 095 239 0638

При поддержке
Министерства транспорта Российской Федерации

ITE London - Motor Division
Byron House, 112A Shirland Road, London W9 2EQ, UK
Telephone: +44 171 286 9720
Facsimile: +44 171 266 1606 / 286 0177
Email: info@ite-exhibitions.com
www.ite-exhibitions.com/tr

Приносите эту анкету с собой для экспресс-регистрации и бесплатного вход

Ф.И.О

Должность

Компания

Адрес

Тел.

Факс

For Further Information Contact: ITE London - Motor Division Telephone: +44 171 286 9720

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

АСФАЛЬТОСМЕСИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ ИЗ ГЕРМАНИИ

BENNINGHOVEN

С нашей компетентностью сегодня и завтра ваш партнёр

Адрес представительства в г.Москве:

103031 Москва, ул.Петровка, д.27, стр.5.

Телефоны:
(095) 937-5637
(095) 200-0565
(095) 200-0892

Телефакс:
(095) 937-5638

Фирма Беннингхофен (Германия), существующая на мировом рынке уже более 75 лет, является одним из самых крупных производителей асфальтосмесительных установок самых различных типов, которые бескомпромиссно отвечают всем требованиям по мощности, качеству и экологии. Современная конструкторская технология позволяет в самые кратчайшие сроки выполнять любые желания наших Заказчиков.

Наша фирма уже имеет положительный опыт частичного производства в России. Так металлоконструкция асфальтосмесительной установки, поставленной нами в г.Магнитогорск, полностью изготовлена по нашим чертежам в России.

Программа поставок асфальтовых заводов в зависимости от производительности представляет собой спектр от 60 до 440 т/час и, в зависимости от конструкции, полустационарные (ТВА) — в контейнерном исполнении, легко транспортируемые, не требующие стационарного фундамента; мобильные (МВА) и стационарные (ВА). Все заводы управляются при помощи компьютера, программное обеспечение которого и команды на мониторе полностью руссифицированы.

К программе поставок фирмы относятся также:

1). Установки для изготовления битумных смесей;
2). Горелки для масла, мазута и газа;
3). Котлы для литого асфальта (кохеры);
4). Брусья для укладки литого асфальта;
5). Установки для модифицирования и дозировки битума;
6). Нагреватели термального масла и битума.

Важной сферой приложения сил нашей фирмы является участие в работах по модернизации смесительных установок типа «Тельтомат» и «Кременчуг». Все необходимые для модернизации работы рассчитываются, проверяются и исполняются нашими инженерами. Нами выдается сопроводительная техническая документация, которая содержит как все необходимые сертификаты, так и каталоги на запасные части. Приоритетное значение при модернизации придается экологическим и экономическим аспектам, прежде всего важному для Заказчика вопросу резкого сокращения затрат.

D-54486 Mülheim/Mosel Industriegelände Tel: 0 65 34 / 18 9-0 • Telefax 0 65 34 / 89 70

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»
ПРИГЛАШАЕТ ВАС
К ВЗАИМОВЫГОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ:

СТАНЬТЕ ПОДПИСЧИКОМ НАШИХ ИЗДАНИЙ!

Журналы **«АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»**, **«НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ»**, **«АВТОГИД»** — распространяются в России, СНГ, дальнем зарубежье. Формат А4 удобен для чтения. Финская бумага и полиграфия

* * *

газета **«ТРАНСПОРТ РОССИИ»** — совершенно новое издание. Пока выходит еженедельно тиражом 10 тыс. экз. В течение 1998 года планируем сделать ее ежедневной тиражом 50 тыс. экз.

* * *

Значительные скидки при подписке более 15 экз. любого издания через редакцию.
Кроме того, индивидуальным подписчикам всех четырех изданий — 25) скидки.

РАЗМЕСТИТЕ СВОЮ РЕКЛАМУ В НАШИХ ИЗДАНИЯХ!

Распространяемые на всей территории России, странах СНГ, а также в дальнем зарубежье тиражами от 10 до 30 тысяч экземпляров журналы «Автомобильные дороги», «Наука и техника в дорожной отрасли», «АвтоГид», газета «Транспорт России» донесут Вашу рекламу до адресата, поднимут Ваш имидж, привлекут новых потребителей.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ИЗДАНИЕ ЖУРНАЛОВ, КНИГ, ТЕМАТИЧЕСКИХ БЛОКОВ, ГАЗЕТ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА ЗАКАЗ,

А ТАКЖЕ:

ИЗГОТАВЛИВАЕТ АЛЬБОМЫ, БУКЛЕТЫ, КАЛЕНДАРИ, ПРОСПЕКТЫ, БЛАНКИ, ПЛАКАТЫ И ДРУГУЮ ПЕЧАТНУЮ ПРОДУКЦИЮ.

РАЗРАБАТЫВАЕТ ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ, ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ, ЛОГОТИПЫ, СЛОГАНЫ.

ОРГАНИЗУЕТ ФОТОСЪЕМКИ: РЕПОРТАЖИ, ПОРТРЕТЫ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ОФИСА, КНИГ, АЛЬБОМОВ И БУКЛЕТОВ.

ПРОВОДИТ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ, ПРЕЗЕНТАЦИИ, КРУГЛЫЕ СТОЛЫ

НАШ АДРЕС: 123480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24
тел. (095) 496-6766, тел/факс (095) 496-8570

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Если Вы забыли или не успели подписаться на журналы и газету издательства «Дороги» на второе полугодие 1998 г., мы готовы высылать Вам журналы «Автомобильные дороги», «Наука и техника в дорожной отрасли», «АвтоГид» и газету «Транспорт России» в необходимом количестве с учетом почтовых расходов.

Для получения журналов и газет заполните подписную карточку и вышлите ее с кассовым чеком в издательство «Дороги» по адресу:

123480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.
На все вопросы Вам ответят по телефонам:
(095) 496-67-66; 496-85-70

Подписная карточка журнала «Автомобильные дороги» на июль — декабрь 1998 г.

Подписчик (фирма или Ф.И.О.)_____
Полный почтовый адрес, телефон_____

Кол-во экз. за 6 месяцев — 6. Цена 1 номера — 25 руб.
Кол-во экз. одного номера_____
Сумма денег_____

Подписная карточка журнала «Наука и техника в дорожной отрасли» на июль — декабрь 1998 г.

Подписчик (фирма или Ф.И.О.)_____
Полный почтовый адрес, телефон_____

Кол-во экз. за 6 месяцев — 2. Цена 1 номера — 12 руб.
Кол-во экз. одного номера_____
Сумма денег_____

Подписная карточка журнала «АвтоГид» на июль — декабрь 1998 г.

Подписчик (фирма или Ф.И.О.)_____
Полный почтовый адрес, телефон_____

Кол-во экз. за 6 месяцев — 6. Цена 1 номера — 10 руб.
Кол-во экз. одного номера_____
Сумма денег_____

Подписная карточка газеты «Транспорт России» на июль — декабрь 1998 г.

Подписчик (фирма или Ф.И.О.)_____
Полный почтовый адрес, телефон_____

Кол-во экз. за 6 месяцев — 26. Цена 1 номера — 1 руб. 25 коп.
Кол-во экз. одного номера_____
Сумма денег_____

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Bagela

АСФАЛЬТОВЫЕ РЕЦИКЛЕРЫ

НЕЗАВИСИМОСТЬ, АВТОНОМНОСТЬ, ЭКОНОМИЧНОСТЬ.

– **РЕЦИКЛЕР** избавит от необходимости вывозить с объекта старый снятый асфальт.
Асфальтовый скол не мусор, а сырье для производства новой асфальтовой смеси.

– **РЕЦИКЛЕР** даст возможность производства работ на мелких объектах (отдельные выбоены, сточные решетки и т.п.).
300 – 400 кг асфальтовой смеси можно изготовить непосредственно на объекте всего за 10 минут.

– **РЕЦИКЛЕР** исключит затраты на покупку и транспортировку асфальтовой смеси для востановления покрытий дорог после прокладки или ремонта подземных коммуникаций.
Снятый асфальт укладывается на прежнее место.

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

ГП ЦНКБ – ДЛЯ ДОРОГ РОССИИ

по заказу правительства г.Москвы и АО"МКИТ"

ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТАЯ УСТАНОВКА ДЛЯ ИЗГОТОВЛЕНИЯ МОДИФИЦИРОВАННОГО БИТУМА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ ДО 100 Т В СУТКИ

создана с применением конверсионных технологий и оборудования, полностью автоматизирована.

В промышленной эксплуатации, начиная с 1995 г., в различных регионах России действуют 6 подобных установок.

Гарантированное качество модифицированного битума, приготовленного на установке, подтверждено Федеральным центром лабораторного контроля, диагностики и сертификации.

РАБОТЫ ВЫПОЛНЯЮТСЯ «ПОД КЛЮЧ» В ТЕЧЕНИЕ 3-4 МЕСЯЦЕВ.

За дополнительной информацией обращайтесь в ГП ЦНКБ,
109240, г.Москва, ул.Гончарная, 20
тел.: (095) 915-53-77, 915-51-09
факс: (095) 915-53-48

АСРИС

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
From necessity to possibility 1

AT FIRST HAND
The future of toll roads 6

ATTENTION: EXPERIENCE!
Green light for green colour 8

POINT OF VIEW
Bitumen stumbling-block 10

PROBLEMS AND DECISIONS
Once more about Santa Claus' surprises 16

NEW TECHNOLOGIES
A hard base 20

CIS's ROADMAN 21

• • •

There is branch official and business information, too.

Уважаемые читатели!
С 1 сентября началась подписка на газеты и журналы на I полугодие 1999 года.
Подписаться на журналы и газету издательства "Дороги" вы можете по каталогу агентства "Роспечать":

Журнал **"Автомобильные дороги"**
подписной индекс —
для индивидуальных подписчиков **70004**
для предприятий и организаций **88759**

Журнал **"Наука и техника в дорожной отрасли"** — подписной индекс **72883**
Журнал **"АвтоГид"** — подписной индекс **72059**
Газета **"Транспорт России"** — подписной индекс **32**

Журналы можно приобрести и в издательстве по адресу: 123480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.
Тел. (095) 496-67-66; 496-85-70

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Конверсионные оборудование и технология— для улучшения качества дорожных покрытий

Д.т.н. Иванов О.Н., к.т.н. Киселев Д.С., Токарева С.Л., Брянская Э.А.

Установка обслуживается одним оператором

Государственным предприятием Центральным научно-конструктор-ским бюро (ЦНКБ) Минэкономики РФ создана установка для изготовления битума, модифицированного полимерами, производство которого позволяет получать высококачественный полимерасфальтобетон.

Опыт работы специалистов ЦНКБ по созданию эффективного смесительного оборудования для перемешивания высоковязких составов, содержащих порошкообразные и жидковязкие компоненты, использован в процессе создания установки модификации битума.

Модификация осуществляется с применением конверсионных оборудования и технологий, позволяющих непосредственно вводить и растворять полимеры в битуме.

Установка включает в себя два смесителя, имеющих планетарные перемешивающие устройства, обеспечивающие гарантированное равномерное распределение полимера с последующим его растворением в битуме и созданием гомогенной массы вяжущего, оборудование подачи и дозирования сыпучих и жидковязких компонентов, две битумные насосные станции, осуществляющие дополнительную циркуляцию рабочей массы в процессе перемешивания и откачку готовой продукции, а также систему управления, выполненную на современной элементной базе и обеспечивающую полную автоматизацию технологического процесса.

Оборудование и трубопроводы имеют электрообогрев и теплоизолированы.

Установка удачно встраивается в инфраструктуру асфальтобетонных и нефтеперерабатывающих заводов.

При осуществлении комплекса пуско-наладочных работ специалистами ЦНКБ производится отработка технологического процесса модификации битума на местном сырье для каждой создаваемой установки. Заказчику передаются Директивный технологический регламент и рабочие инструкции, производится обучение обслуживающего персонала, наработка готовой продукции до стабильного выхода на режим и получения качественного полимерно-битумного вяжущего.

Для технологической отработки процесса модификации битума на местном сырье различных регионов России в ЦНКБ спроектирован и изготовлен лабораторный смеситель рабочим объемом 1,3 л с планетарным перемешивающим устройством, полностью иммитирующий смеситель промышленной установки. Каждой лаборатории, задействованной в производстве полимерно-битумного вяжущего, целесообразно иметь подобный смеситель для получения образцов ПБВ с последующим анализом его физико-механических показателей и необходимой корректировкой состава ПБВ до начала промышленного производства на установке модификации.

На лабораторном смесителе был проведен комплекс научно-исследовательских работ, направленный на изучение влияния количественных соотношений в системе "битум-полимер-пластификатор", на обеспечение требуемых по ОСТ 218.010-98 [6] показателей ПБВ, на получение сравнительных характеристик по температурным и временным режимам смешения в случае применения отечественного и зарубежного термоэластопластов различного грансостава и молекулярного строения, на изучение влияния пластифицирующих добавок - индустриальных масел и гудрона.

В результате проведенных исследований в ЦНКБ разработаны "Методические рекомендации" по подбору составов ПБВ на лабораторном смесителе, предусматривающих необходимость анализа исходного сырья, смешение компонентов ПБВ в рекомендуемых соотношениях при определенных технологических режимах, исследование физико-механических показателей полученного состава, при необходимости корректировку рецептуры, ее повторное замешивание с анализом свойств ПБВ на соответствие требованиям ОСТа.

При подборе рецептуры особое внимание уделяется снижению стоимости изготавливаемого ПБВ за счет минимизации количеств вводимых компонентов с обязательным обеспечением показателей готового продукта в соответствии с требованиями ОСТа.

Рецептура ПБВ, подобранная с помощью "Методических рекомендаций" на лабораторном смесителе позволяет приступить к производству ПБВ на установке модификации битума без предварительных пробных замесов в объеме смесителя, равном 2,3 м^3 , с гарантией качества ПБВ.

Начиная с 1995 года создано 6 установок модификации битума: в г. Москве, в Московской и Тульской областях, в г.Ельце Липецкой области, г. Сургуте Тюменской области.

Полимерно-битумное вяжущее, изготовленное на установках модификации битума, использовано при строительстве Федеральных дорог "Дон","Волга", "Беларусь", а также ряда региональных дорог.

Работоспособность и надежность конструкции, гарантированное стабильное качество готовой продукции, его соответствие требованиям ОСТа подтверждены Федеральным Центром лабораторного контроля, диагностики и сертификации, а также Заключениями Заказчиков.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

ОТ DYNAPAC

Надежность и долговечность - два ключевых понятия при оценке оборудования профессионалами, поскольку именно эти понятия в итоге определяют прибыльность каждого рабочего дня.

И они же характеризуют любое легкое уплотняющее оборудование Dynapac - используете ли Вы вибротрамбовку, виброплиту или траншейный виброуплотнитель.

Надежность оборудования означает - машины Dynapac быстро и эффективно достигают требуемой степени уплотнения и имеют минимальный срок окупаемости капиталовложений.

Долговечность оборудования означает - разветвленная сервисная сеть Dynapac по всему миру всегда поддержит Вашу технику в рабочем состоянии.

Для профессионалов, стремящихся к производительности и прибыльности, Dynapac - это достойный выбор.

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