



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ иллюстрированный производственно-массовый журнал
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА (РОСАВТОДОР)
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДПРИЯТИЙ
И ОРГАНИЗАЦИЙ ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА РФ И СТРАН СНГ
Издается с 1927 года

Автомобильные ДОРОГИ

1/2003

С Новым
годом! 2003



Глава Республики Мордовии

НИКОЛАЙ МЕРКУШКИН:

*Желаю всем в новом году
стабильности и порядка в политике,
в экономике, в личной жизни.
С праздником!*

Стр.14-17



Губернатор Ненецкого
автономного округа

ВЛАДИМИР БУТОВ:

*Желаю дорожникам, всем
россиянам достойного
уровня благосостояния.
С Новым годом!*

Стр.56-58



Губернатор Саратовской области

ДМИТРИЙ АЯЦКОВ:

*Желаю дорожникам
встретить праздник
с зарплатой,
с богатым столом
и бокалом шампанского!*

Стр.21-23

2003, №1

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Ассоциация предприятий промышленности и транспорта "АСПРОМТРАНС"

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Министерства транспорта РФ
Министерства путей сообщения РФ
Министерства промышленности, науки и технологий РФ
Торгово-промышленной палаты РФ

ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ В «СОКОЛЬНИКАХ»

www.promtrans.ru

18 - 22 ФЕВРАЛЯ 2003
МОСКВА, КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»

ВЫСТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА:

PROTRANEX



ПРОМТРАНС
6-я Международная специализированная выставка спецтехники для различных областей промышленности; материалов, оборудования и технологий для ее создания

CITRANEX



СИТИТРАНСЭКСПО
2-я Международная специализированная выставка городского транспорта, техобслуживания и ремонта

ТРЕЙЛЕР



Международная специализированная выставка прицепной техники

АВТОФУРГОНЫ



Международная специализированная выставка автомобильных фургонов и дополнительного оборудования

RAILTRANEX

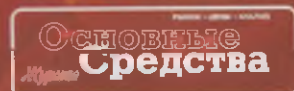


Международная специализированная выставка транспорта, оборудования и услуг для железной дороги

Одновременно пройдет выставка АВТОТЕХЭКСПО/АТЕХ

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ФОРУМЕ!

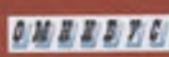
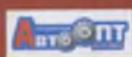
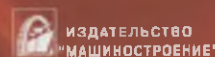
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР:



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ОРГАНИЗАТОР КОНКУРСОВ:



ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:



Генеральный застройщик КВЦ «Сокольники»
Тел/факс: (095) 269-5644, 268-0838

Россия, 107113, Москва, Сокольнический вал, 1, павильон 4. Тел/факс: (095) 268-8208, 105-3442, 268-9584, e-mail: aks@exposokol.ru

Ежемесячный иллюстрированный производственно-массовый журнал
Государственной службы дорожного хозяйства (Росавтодор)
Министерства транспорта России для специалистов предприятий
и организаций дорожного комплекса РФ и стран СНГ



ТАК ДЕРЖАТЬ!

В Центральном доме журналиста состоялся торжественный вечер в честь 75-летия журнала «Автомобильные дороги»

Стр. 4



ПРОЕКТ ОШИБОК НЕ ПРОЩАЕТ

Статья заместителя руководителя департамента Росавтодора Владимира Блузмы о важнейших составляющих процесса проектирования

Стр. 8-9



СЕРДЕЧНЫЕ ТАЙНЫ РОССИИ

Сердце России спрятано где-то в глубинке, может быть, в такой, как маленькая Республика Мордовия...

Стр. 14-17



КАК ПРОДЛИТЬ ДОРОЖНЫЙ ВЕК

Рассказ о новом поколении материалов для дорожного строительства

Стр. 86-87

«ДОРОЖНИК»

В очередном выпуске представлены дорожные структуры двух регионов – Саратовской области и Ненецкого автономного округа

Стр. 21-81



Автомобильные ДОРОГИ

1 (854) / 2003

Журнал зарегистрирован в Комитете по печати РФ. Свидетельство о регистрации № 014213
Учредители: Министерство транспорта РФ, Государственная служба дорожного хозяйства России (Росавтодор), ЗАО «Издательство "Дороги"» Издатель: ЗАО «Издательство "Дороги"»

С Новым годом!

Поздравление И.Слюняева..... 2
Двенадцать месяцев.
Новогоднее обозрение..... 2-3

Вести РАДОРА

Погодой нужно управлять 5

Дороги России

Программа восстановления и развития..... 6-7

Даты

Управлению автомагистрали
Москва – Архангельск – 25 лет..... 10-12

Новые материалы

Щебеночно-мастичный асфальтобетон..... 13

Росдорбанк

..... 18

«ДОРОЖНИК»

(Региональный аспект) 19

Деловая хроника

САРАТОВСКИЕ ДОРОГИ..... 21-52

ДОРОГИ НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО
ОКРУГА 54-81

Дела и люди

Директор урожайной дирекции..... 82

Тульский формат 83

Точка зрения

Все начинается с битума 84-85

Страницы истории

Русский немец Гоббенет 88-89

Практикум

CREDO: информационные технологии
в проектно-изыскательских
работах..... 90-92

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор ПОЛЯКОВ В.Ф.
Шеф-редактор
СТАРОСТИН В.И.
(095) 953-53-32
Заместители главного редактора
АСТАШИН В.В.
ПРОКАЗОВ Н.В.
Редакторы отделов
ЕРХОВ Е.И., ЛОСЕВ В.Н., ДУРНЕВ Ю.В.,
НЕКРЫЛОВ А.Г., КОЗЛОВ И.Т.
Дизайн
ЯНОВ В.Я.

Фото
АЛЕКСАНДРОВ А.Л.
Компьютерная верстка
ДЕЛИЦИНА Т.В.
Компьютерный набор
ТУШЕВА Е.С.
Корректор
ЯНКОВСКАЯ А.К.
Отдел рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.
(095) 951-30-18, 316-48-69
E-mail: knv@cta.ru

ДИРЕКЦИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДОРОГИ»
Генеральный директор – Поляков В.Ф.
Финансовый директор – Евдокимова Ю.А.
Коммерческий директор – Барсеян Р.В.
Директор по реализации и подписке – Крашонкин А.А.
Юрисконсульт – Холдобаев А.С.
Зав. отделом рекламы и маркетинга – Тербекова Е.В.
Зав. отделом реализации и подписки – Мухамеджанова О.Г.
Зав. отделом художественного оформления – Янов В.Я.

Тираж – 25 000 экз.;
Формат 210 x 287 ISSN 0005-2353
Цена договорная.
Отпечатано в ОАО
«Типография «Новости»
© Издательство «Дороги», 2002
Зак. № 5233

ПОДПИСКА 2003!

Каталог Роспечати:
70004 – для предприятий,
88759 – для индивидуальных
подписчиков.

Каталог «Российские и зарубежные
газеты и журналы»:
84661

В редакции подписка льготная ;
тел./факс: (095) 951-2957, 951-3018

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ

ПОЗДРАВЛЯЮ РАБОТНИКОВ ОТРАСЛИ И ВЕТЕРАНОВ-ДОРОЖНИКОВ С НАСТУПАЮЩИМ НОВЫМ, 2003 ГОДОМ!

**РАБОТНИКИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИИ ВПРАВЕ ГОРДИТЬСЯ УСПЕХАМИ СВОЕГО САМООТВЕРЖЕННОГО ТРУДА В УХОДЯЩЕМ ГОДУ, НОВЫМИ КИЛОМЕТРАМИ ДОРОГ И МОСТОВ. ТВЕРДО УВЕРЕН В ТОМ, ЧТО ДОРОЖНИКИ, КАК И ПРЕЖДЕ, ПРОЯВЛЯЮТ ВЫСОКУЮ СОЗНАТЕЛЬНОСТЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПОРУЧЕННОЕ ДЕЛО И ПРИЛОЖАТ ВСЕ СИЛЫ, ЗНАНИЯ И ОПЫТ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОГРАММЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В 2003 ГОДУ С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ И В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ. ЖЕЛАЮ ВАМ КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ, МНОГИХ ЛЕТ ЖИЗНИ, БОЛЬШОГО ЛИЧНОГО СЧАСТЬЯ, ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ В ВАШЕМ НЕЛЕГКОМ, НО ПОЧЕТНОМ ТРУДЕ!
БЛАГОПОЛУЧИЯ ВАМ И ВАШИМ БЛИЗКИМ!**

С УВАЖЕНИЕМ ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РУКОВОДИТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА СЛЮНЯЕВ

ДВЕНАДЦАТЬ МЕСЯЦЕВ

Новогоднее обозрение журнала «Автомобильные дороги-2002»

В минувшем году журнал «Автомобильные дороги» отметил свое 75-летие. Наряду с поздравлениями по этому поводу читатели высказывают ряд пожеланий о том, как сделать главный журнал отрасли, на котором выросло не одно поколение дорожников, еще более интересным и полезным, что надо исправить в работе редакции, какие новые темы и рубрики ввести. Одно из предложений – чаще печатать обзоры важнейших публикаций – мы решили выполнить уже в первом номере. Итак, какими важнейшими событиями и публикациями в журнале отмечен минувший год?

ЯНВАРЬ. Январский номер журнала открывается новогодним поздравлением и интервью с первым заместителем министра транспорта РФ Игорем Слюняевым под характерным и праздничным заголовком «Ну, за дороги!», в котором руководитель отрасли называет основные задачи года. Среди них – тотальная диагностика федеральных дорог, решение проблемы недоремонтов, улучшение проектно-сметной работы. Как всегда, большая часть журнала отдана под региональный выпуск «Дорожник». На этот раз он посвящен двум федеральным магистралям – «Кавказ» и «Колыма» и территориальным дорогам Приморья, о которых рассказывает губернатор края Сергей Дарькин.

ФЕВРАЛЬ. Главная тема февральского номера – рассказ о людях и дорогах Республики Саха (Якутия) «В краю снегов и алмазов». Впервые за 75 лет существования журнала его корреспонденты побывали в этом удивительном уголке российской земли и подготовили обстоятельный рассказ о нем и зрителям здешних дорог.

По традиции во втором номере помещена подробная информация о финансировании отрасли в 2002 году: субвенциях и субсидиях из федерального бюджета, перечень законодательных актов, действующих с 1 января 2002 года, данные о приоритетах финансирования строительных объектов. По бюджету 2002 года, пишет журнал, Росавтодор имеет расходные полномочия в 68,5 млрд рублей на нужды дорожного хозяйства, плюс 229 млн долларов по линии зарубежных заимствований.

МАРТ. Обложку мартовского номера украсил портрет прораба Свердловского ДРСУ Елены Абраменко. Ее отец был машинистом катка, и она, видя его за работой, с детства мечтала быть дорожницей. И стала, причем не просто, а почетной дорожницей России.

Из важнейших событий выделим региональное совещание дорожников Центрального федерального округа. «Единственное, о чем приходится сожалеть, – говорится в репортаже «Генеральная репетиция», – уровень представительства. Конечно, никто и не ожидал увидеть в Калуге московского мэра или его заместителей, они и на коллегии-то Минтранса не бывают, но когда из 18 губернаторов на совещание по ключевой для региона проблеме приезжают только двое...». Не в этом ли причина многих дорожных бед?

АПРЕЛЬ. Главный материал номера – рассказ о Всероссийском совещании дорожников в Красноярске. Среди выступающих – губернатор Александр Лебедь, до трагической гибели которого остались считанные дни. На журнальных снимках он рядом с министром транспорта России и другими руководителями. Выступая на совещании, Александр Иванович говорил: «Слова «дорога» и «дорого» одного корня. Авансировать развитие экономики с помощью строительства дорог может только государство...». В этом же номере помещены воспоминания (к сожалению, последние) еще одного известного в стране человека, дорожника, бывшего стат-секретаря, заместителя министра транспорта Александра Лагутина, или, как его называли в Афганистане, начальника «Саланга».

Общее внимание привлекло выступление в журнале руководителя депутатской фракции в Госдуме Вячеслава Володина под красноречивым названием: «Мы будем лоббировать интересы дорожного дела».

МАЙ. Главная майская тема – праздник Победы, воспоминания ветеранов, строительство храма Всех Святых на Мамаевом кургане. Кстати, об этом строительстве журнал пишет из номера в номер. Волгоградские дорожники взяли строительство под свое крыло, тысячи россиян, сотни организаций вносят в это святое дело посильную лепту.

ИЮНЬ. На первой обложке фотография только что открытого памятника дорожникам военных лет на федеральной магистрали Москва – Минск, репортажи о праздновании Дня Победы в МАДИ, других дорожных организациях.

Из материалов на экономические темы отметим отчет о парламентских слушаниях в Совете Федерации под заголовком «Реформы ради формы?» и специальный выпуск, посвященный строительству моста через Волгу в Ульяновской области – «Объект российского значения».

ИЮЛЬ. Главное событие июля – стихийное бедствие на Северном Кавказе. «Уже на следующий день, – говорится в материале «Кавказский потоп», – группа работников Росавтодора вылетела в Ставропольский край для помощи в организации восстановительных работ, а в Москве начал работать оперативный штаб».

А незадолго до этих событий большая группа специалистов дорожной отрасли во главе с руководителем Росавтодора Игорем Слюняевым совершила инспекционную поездку на главную российскую дорожную стройку Чита – Хабаровск.

АВГУСТ. На первой обложке анонс: на федеральной дороге «Амур» завершено строительство последнего участка пионерной дороги Чита – Хабаровск! Телеграмма об этом знаменательном событии была помещена в журнале раньше, но оно приобрело особый социально-политический подтекст после очередной встречи министра транспорта России с Президентом страны, на которой ему было доложено об успехе российских дорожников.

Первые полосы журнала отведены под репортаж-хронику «Кавказский потоп» и усилиях дорожников по ликвидации ЧС. Там же помещен материал под названием «Солидарность» о проходах колонны с гуманитарным грузом, собранным дорожниками для пострадавших.

СЕНТЯБРЬ. В сентябрьском номере продолжена серия статей о стихии на Северном Кавказе, работе оперативного штаба и дорожных структур, участвующих в ликвидации последствий ЧС. По мнению руководителя департамента Росавтодора Серегина, последствия наводнения могли бы быть не столь катастрофическими, если бы все, кто причастен к событиям, действовали профессионально и на должном уровне. Именно так, как действовали дорожники.

Главная статья номера напечатана под выразительным заголовком «Дорожные фонды и целевое финансирование». В ней специалисты «Автодора» обстоятельно комментируют возможные последствия изменений в законодательных актах, касающихся источников и порядка дорожного финансирования в 2003 году.

ОКТАБРЬ. На обложке октябрьского номера улыбающийся руководитель отрасли держит над головой символ праздника – кусочек только что разрезанной красной ленты на принятом в эксплуатацию новом дорожном объекте.

Внимание читателей привлечет интервью с губернатором Алтайского края Александром Суриковым, бывшим дорожником, бывшим руководителем местного автодора, человеком досконально знающим проблематику отрасли. По его мнению, предстоящая ликвидация дорожных фондов – серьезная ошибка правительства и законодателей.

НОЯБРЬ. На обложку ноябрьского номера вынесено несколько анонсов важнейших публикаций. «Праздник, который всегда с тобой» – так называется фоторепортаж о Международной выставке-форуме «Дороги России XXI» в Нижнем Новгороде. «Калужский переход» – рассказ об открытии уникального участка хордовой дороги, связавшей две федеральные магистрали. «Геленджик собирает дорожников» – название отчета о Всероссийском совещании руководителей ГУП. И наконец, «Чукотка далекая и близкая» – анонс блока материалов о заполярных дорожниках.

В этом же номере фотография коллектива редакции журнала «Автомобильные дороги» по случаю его 75-летия и эксклюзивное интервью Игоря Слюняева.

ДЕКАБРЬ. В этом номере журнала выступают сразу два руководителя регионов – тамбовский губернатор Олег Бетин и президент Адыгеи Хазрет Совмен. Как всегда, в декабре помещен отчет с селекторного совещания по подготовке к зиме. Суть указаний можно обозначить в нескольких словах: тщательная подготовка, гарантированное качество работ, четкий контроль и тотальная ответственность.

Из других публикаций отметим статью «Горе битумное», в которой дан прямой ответ на вопрос о том, почему наши дороги недолговечны. Главная причина преждевременного разрушения дорожных покрытий – низкое качество отечественных битумов.



ТАК ДЕРЖАТЬ!

18 декабря в Центральном доме журналиста состоялся торжественный вечер в честь 75-летия журнала «Автомобильные дороги».

На вечере было сказано много душевных слов в адрес юбиляра, тех, кто стоял у истоков журнала, нынешнего поколения его создателей, внештатных авторов, работников технических служб редакции и издательства «Дороги». Союз журналистов России наградил главного редактора и коллектив журнала Почетными грамотами, Союз деловой прессы – дипломом.

Свои поздравления юбиляру прислали министр транспорта России, руководитель Росавтодора (правда, он это сделал раньше, в эксклюзивном интервью), председатель профильного

думского комитета, начальник Федеральной службы специального строительства РФ, другие руководители, десятки различных дорожных структур, научных и учебных центров, сотни читателей.

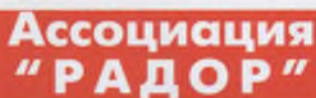
Общий смысл пожеланий – так держать, юбиляр! Особенно приятно было услышать эти слова от наших уважаемых и очень требовательных соучредителей, от коллег по журналистскому цеху, ученых, бизнесменов. Ведь еще памяти времена, когда на обновленный журнал потоком сыпались жалобы, упреки, замечания... А сегодня те, кто по каким-то причинам – командировки, срочная работа – не смог приехать в ЦДЖ, на юбилей, просили считать их участниками праздника и обещали обязательно быть на 80-летию журнала. А Игорь Николаевич Слюняев, при всей его занятости, приедет в редакцию уже в ближайшее время.

На торжественном вечере всем было тепло от добрых слов и комплиментов, а



на скромном фуршете – просто и уютно. Первый тост – за юбиляра, за творческое долголетие ведущего отраслевого издания, за авторов и читателей журнала «Автомобильные дороги»!





Наталья СТОЙКА,
инженер центра передачи технологий
Управления "Архангельскавтодор",
Анна ЦАПЛИНА,

заместитель директора ассоциации «РАДОР»

ПОГОДОЙ НУЖНО УПРАВЛЯТЬ

В Архангельске состоялся международный семинар «Метеорология в зимнем содержании автомобильных дорог». Он был подготовлен и проведен совместными усилиями Управления «Архангельскавтодор», Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР», а также институтом дорожного образования IHME (Institute of Highway and Maritime Education) и компанией «Finnroad», сотрудничающей с архангельскими дорожниками в рамках проекта ТАСИС.

В семинаре приняли участие ведущие специалисты по метеообеспечению дорожного движения. Воронежский государственный архитектурно-строительный университет представляла Т.В. Самодурова, Дорожный комитет Ленинградской области – И.Г. Тихомирова. Активно участвовали в работе семинара эксперты ТАСИС Рита Ниемеля, Тимо Ойконен, Юха Ювяринен, начальник отдела международных отношений Ведомства автодорог Эстонии Март Плууст, представители дорожных управлений Мурманской, Владимирской, Вологодской и Пермской областей, Республики Коми.

Семинар вызвал огромный интерес и стал отличной площадкой для обмена опытом. Суть проблемы, которую решали в ходе работы форума специалисты-дорожники, заключается не только во внедрении собственной системы метеоповещения, но и в том, чтобы найти взаимопонимание с метеорологическими службами. Не секрет, что данные Росгидромета недостаточно учитывают специфические требования служб содержания автодорог и не всегда дают возможность планировать и проводить профилактические мероприятия, применяя оптимальные по погодным условиям технологии производства работ.

Поэтому дорожным службам часто приходится действовать на основе интуиции, опыта, и порой они проводят необходимые работы с запозданием, уже по факту наступления гололеда или снежных заносов. Это влечет за собой излишние расходы материальных и трудовых ресурсов, создает аварийную ситуацию на дорогах.

Проблема погодного мониторинга давно привлекает внимание дорожников. Еще в 1999 году Росавтодором и Росгидрометом принята и утверждена разработанная ассоциацией «РАДОР» Концепция метеообеспечения дорожного хозяйства РФ.

Наибольших успехов в этом вопросе достигли дорожники северо-запада и прежде всего Ленинградской области, накоплен определенный опыт в Краснодарском крае, Вологодской области. Управление «Архангельскавтодор» также сделало первые шаги в решении этой проблемы и пригласило к конструктивному диалогу лучших специалистов России и соседних европейских стран.

Суть дорожного менеджмента, который успешно применяют финские и скандинавские коллеги, – в системном подходе к ситуации, в прогнозировании ее развития. Если российские дорожники по старинке борются с последствиями погодных явлений, то за рубежом предпринимают превентивные меры.

Практически на семинаре шла речь о создании сети автоматических дорожных метеостанций, обеспечивающих службы содержания оперативными данными о значениях основных погодных параметров на территории дорог, о состоянии и температуре дорожного покрытия. Полученные сведения аккумулируются в диспетчерском центре, где после их обработки дается команда на проведение профилактических работ.

Конечно, реализовать эти идеи можно лишь при достаточно высоком уровне информационных технологий, с использованием комплексной автоматизированной системы (КАС), которая, кстати, внедряется сейчас в Управлении «Архангельскавтодор».

Кроме этого, необходимо совершенствовать технику и технологии зимнего содержания автодорог. Среди основных направлений развития применение предварительно увлажненной соли, использование различных солевых смесей и новых эффективных реагентов, разработка подробных технологических рекомендаций по оптимальному распределению соли.

Эффективность внедрения и развития системы метеорологического обеспечения дорожного хозяйства не подлежит сомнению. Комплексное решение проблемы значительно сократит расходы на зимнее содержание дорог, повысит качество работ, безопасность движения по дорогам, сохранит жизни многих людей, уменьшит экологическую нагрузку на придорожную полосу.

Прошедший семинар был заключительным, восьмым мероприятием, проведенным в соответствии с программой по повышению квалификации дорожников в рамках международного сотрудничества ассоциации «РАДОР». Его можно считать одним из самых удачных. Семинар позволил отразить различные аспекты погодного мониторинга и наметить реальные пути его широкого внедрения прежде всего потому, что в Архангельске уже три года успешно действует и развивается один из пяти созданных по программе ассоциации «РАДОР» территориальных центров передачи технологий. Эти центры нацелены на решение самых актуальных проблем дорожной отрасли.

Министр транспорта Чеченской Республики Саид-Али Бетиевич ЭДИЕВ беседует с нашим корреспондентом.

– Саид-Али Бетиевич, насколько нам известно, вы приехали в Москву с пакетом неких документов?

– Эти документы имеют вполне конкретное название: «Концепция восстановления и развития транспортного комплекса Чеченской Республики». Причем это, заметьте, не просто наши предложения, а уже готовая программа, разработанная и согласованная с Министерством транспорта и путей сообщения России, Министерством экономики и торговли Чечни, а также с нашим правительством.



которых на территории республики трудно переоценить. Восстановить – это зачастую более накладно, чем что-то делать с нуля.

Осуществление программы будет проходить в два этапа. На пер-

комплекса, потому сил жалеть не будем. Хотя, кроме сил, нужны и средства.

– Притом, надо полагать, большие?

– А как вы думаете? Возьмем

ПРОГРАММА

Она включает в себя планы по, если можно так сказать, реанимации и совершенствованию автомобильного, городского электрического, воздушного и железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства. Составлена она в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России».

– Это значит, подобные программы подготовлены и другими субъектами России?

– Подготовлены. Но отличия, конечно, есть, и существенные. О них говорит хотя бы то, что мы будем реализовывать свои планы еще и в соответствии с Федеральной целевой программой восстановления и развития экономики и социальной сферы нашей республики. Другими словами, нам предстоит ликвидировать последствия военных действий, ущерб от

вом этапе, до 2005 года, развитие транспортной системы будет ориентировано на более эффективное использование имеющихся мощностей, восстановление инфраструктуры. На втором этапе, в 2006–2010 гг., предусмотрено ускорение развития транспортной системы за счет повышения эффективности и качества обслуживания населения республики.

Трудиться предстоит много. Главное условие для достижения конечной цели – это мир на нашей земле. Да, не скоро выветрится из памяти и сердец трагедия с захватом заложников в Москве, да, еще гремят выстрелы в республике, но что порядок в этом регионе России восстановится, ни у кого не вызывает сомнений.

Социально-экономическое развитие Чечни просто невозможно без развития транспортного

для примера не самое затратное направление – городской электрический транспорт. Чтобы только установить размер разрушений и очередность восстановительных работ, потребуется примерно 5 млн рублей. А чтобы только на одном городском участке выпустить на маршрут, скажем, 12 троллейбусов, понадобится 124 млн рублей. Всего же проектные и строительные работы по наведению должного порядка только в троллейбусном хозяйстве потребуют более 900 млн рублей. А иной общественный транспорт? А затраты на налаживание авиа- и железнодорожных перевозок?

– До начала первой антитеррористической операции авиация играла какую-то заметную роль в республике?

– Огромную! Она начала работать на нашу экономику с 1938

года – именно тогда в Грозном появилось авиапредприятие, одно из первых и самых мощных на Северном Кавказе. В Грозненском аэропорту эксплуатировались чуть ли не все типы самолетов, которые были выпущены в Советском Союзе. К середине девяностых годов прошлого уже века плановая пропускная способность его составляла 600 пассажиров в час. Пилоты авиаотряда выполняли более сотни рейсов в неделю. Самолет ТУ-134 нашего авиапредприятия имел среднесуточный налет более 7 часов, в то время как в целом по стране этот показатель не превышал 4 часов. Сельхозавиация Грозного обслуживала территории Дагестана, Северной Осетии, Кабардино-Балкарии, обрабатывая более одного миллиона гектаров сельхо-

Аналогичные проблемы и с железнодорожным транспортом. Разрушено и повреждено более 400 км путей, 18 железнодорожных мостов, 250 км линий автоблокировки, 3 тяговые подстанции, полностью демонтированы сигнальные и магистральные кабели связи, локомотивные и вагонные депо на станциях Грозный и Гудермес, вокзалы на 9 других станциях...

Скажу коротко: полное восстановление объектов этого вида транспорта, по экспертной оценке, потребует до 5 млрд рублей. Но не будем забывать, что кроме воздушных и железных дорог в структуру Министерства транспорта республики входят такие государственные унитарные предприятия, как «Промжелдортранс», «Чече-

ков в наличии – 50, из них 47 подлежат списанию. Парк легковых автомобилей тоже перестал существовать. Лишь в последнее время стали восстанавливаться и обслуживаться некоторые автобусные маршруты.

И дело здесь не только в нехватке техники. Общая протяженность автомобильных дорог, числящихся на балансе, составляет около трех тысяч километров, из которых треть – асфальт, а остальные – в гравийном исполнении. Это, как вы понимаете, было до военных действий. Что мы имеем ныне? В равнинной части республики непригодны к проезду 60 процентов дорог, в горной – все 100. Только комплекс мер позволит как-то выправить ситуацию. Я имею в виду, что надо восстанавливать мощности по выпуску дорожно-строительных материалов: открывать каменные карьеры, запускать установки по производству щебня, строить асфальтобетонные заводы, заново возводить базы, приобретать средства малой механизации, укреплять материально-техническое положение дорожных предприятий, находить и обучать специалистов...

Общая стоимость работ по восстановлению и развитию дорожного хозяйства республики до 2010 года составляет более полутора миллиардов рублей. Сумма огромная, но она окупится, как только заработает экономика страны. А экономика заработает лишь благодаря оживлению дорожной инфраструктуры. Такая вот взаимосвязь.

Мы верим, что наши планы выполнимы. Мы верим, что в республике воцарится мир, что главенствующее положение в ней займет не человек с ружьем, а мирный труд. И как по всей России, появятся у нас и отличные трассы, и классные машины на них, и дорожный сервис... Надо только выстоять.

Денис КОЗЛОВ

ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ

зугодий в год.

Что мы имеем в своем небе теперь? Авиатранспорта не осталось ни одной единицы, объекты аэронавигационного обеспечения полетов разрушены полностью, наземное оборудование уничтожено, высококвалифицированные специалисты покинули пределы республики. И потому первая наша задача кажется предельно скромной – выход по показателям на уровень 1991 года. На начальном этапе планируем использовать самолеты типа ЯК-42Д и АН-24 по лизинговой схеме, подготовить кадры. Вы, к примеру, знаете, что для обслуживания только одного самолета по обеспечению его взлета и посадки необходимо около 30 человек инженерно-технического состава и обслуживающего персонала?

навототранс», «Горэлектротранс», «Чечентрансстрой»... Это основные слагаемые единой системы, и у каждого предприятия свои проблемы...

– Вы почему-то пока ни слова не сказали о положении дел с автотранспортом и дорожным хозяйством...

– Потому, что это – отдельный разговор. Доля объема грузовых перевозок превышала у нас по республике 70 процентов от общего объема перевозок. Пассажиры пользовались 227 маршрутами (50 городскими, 75 пригородными, 102 междугородными). 373 населенных пункта республики были охвачены автобусным сообщением, платные услуги населению оказывали также 400 легковых таксомоторов и 100 микроавтобусов.

Что мы имеем на сегодняшний день? Из полутора тысяч грузови-

Владимир БЛУЗМА, заместитель руководителя департамента строительства автомобильных дорог и методологии проектирования (Росавтодор)

ПРОЕКТ ОШИБОК НЕ ПРОЩАЕТ

Ни для кого не секрет, что составление проекта – одна из важнейших составляющих успешного строительства и реконструкции автомобильных дорог.

При любых условиях проектирование обязательно должно быть обоснованным, научно подтвержденным. Это особенно важно в нынешней непростой экономической ситуации, когда даже небольшой просчет при подготовке проекта может обернуться в дальнейшем большими материальными потерями.



Исследования, проведенные зарубежными учеными, показывают, что при разработке и производстве какого-либо изделия действует правило десятикратных затрат: если на одной из стадий производства допущена ошибка, которая выявлена на следующей стадии, то для ее исправления потребуется затратить в 10 раз больше средств, чем если бы она была обнаружена вовремя. При обнаружении через одну стадию – уже в 100 раз больше, через две стадии – в 1000 раз и т.д.

Приведу конкретный пример. Если ошибка в назначении толщины защитного слоя арматуры железобетонной конструкции обнаружена на стадии проектирования, то для ее исправления потребуется только росчерк пера. Если по неправильным чертежам собран арматурный каркас, который не влезает в опалубку, придется переделать или опалубку, или каркас, что, кроме дополнительного рабочего времени, потребует немалых материальных затрат. Если дефектная конструкция смонтирована в проектное положение, для ее исправления потребуются демонтаж, а возможно, и частичное разрушение с последующим восстановлением.

Из приведенного примера очевидна прямая связь между качеством проектных решений по дорожным сооружениям и затратами на них, очевидна значимость экспертизы проектной документации, которая обязана предотвратить реализацию ошибочных решений.

В 2001 году Росавтодором была проведена экспертиза и утверждены проекты по 86 объектам строительства и реконструкции.

За первые пять месяцев 2002 года представлено на экспертизу 95 проектов на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство федеральных объектов общей стоимостью 22 545,708 млн руб. На 30.08.02 представлено на экспертизу 149 проектов. Таким образом, накоплен значительный опыт в оценке качества проектной документации.

Чтобы не допустить ошибок в проектировании, которые ведут к большим материальным потерям, хотелось бы обратить внимание дорожников на основные замечания, сделанные в ходе экспертизы.

К примеру, в составе инженерного проекта часто отсутствует технико-экономическая часть, что не дает возможности сопоставить полученные в проекте показатели с показателями, ранее одобренными в обосновании инвестиции.

В тех случаях, где технико-экономическая часть все-таки разрабатывается, очень часто отсутствует оценка показателей, одобренных в ОИ. При этом отсутствует строгое обоснование и описание существующих размеров движения, его состава, распределения по административной принадлежности, что связано с отсутствием данных регулярного учета движения транспортных потоков.



Зачастую при проектировании используются данные разового учета интенсивности движения, которые не могут служить основанием для получения ее объективной оценки. Для этого необходимо располагать сведениями о среднесуточной годовой интенсивности движения, полученной с учетом всех действующих в этом регионе факторов неравномерности. При этом за основу должны приниматься постоянно проводимые исследования транспортных потоков или хотя бы по ВСН 6-90 ежемесячных и ежеквартальных в будние дни данных об интенсивности движения.

Нередко имеет место формальное, академическое построение графиков безопасности и аварийности как для существующей дороги, так и для проектного состояния дороги. Отсутствуют, как правило, фактические данные по дорожно-транспортным происшествиям из статистики ГИБДД, местам их сосредоточения, тяжести, всестороннего анализа причин и следствий.

Описание фактического состояния су-

ществующей автомобильной дороги носит общий характер, без знания состояния отдельных участков. Не выделяются и не показываются наиболее неблагоприятные участки и критические места в виде представления соответствующих иллюстраций и комментариев к ним как обоснование неотложных мер по их устранению, необходимости реконструкции и нового строительства.

В пояснительной записке к основным проектным решениям констатируется в основном назначение геометрических параметров элементов в плане и продольном профиле согласно допустимым значениям по СНиП для дорог соответствующих категорий. Но, как правило, не имеется главного – обоснования каждого шага в принятии того или иного решения среди возможных альтернативных решений. Относительно положения дороги в плане не приводятся заранее согласованные граничные точки для размещения земляного полотна в стесненных условиях, обоснования трассы при появлении острых углов пересечений больших и малых водотоков, пересекаемых дорог и коммуникаций.

В продольном профиле проектная линия намечается нередко без учета и обоснования высотных ограничений при пересечении с другими автомобильными и железными дорогами. Почему железная или автомобильная дороги, их подъезды, уже расположенные на высоких насыпях, должны пересекаться проектируемой федеральной автодорогой над ними с двукратным поднятием высоты, с устройством еще более высоких насыпей, с громадными объемами земляных работ и высокой стоимостью? Сопоставительных расчетов при этом не делается.

При разработке проекта часто не имеется обоснования выбранного пространственного положения трассы в полосе отвода в части ее наилучшего решения: оптимальности по отдельным участкам и в целом. Представляются соответствующие



табличные данные, достижения наилучшего сочетания элементов плана и профиля для обеспечения требуемой и максимально возможной видимости полотна дороги и оптического ее восприятия.



Трасса дороги во многих случаях все еще проектируется и рассчитывается устаревшим для мировой и отечественной практики способом размещения криволинейных элементов в плане в тангенциальный опорный геодезический ход, проложенный и жестко закрепленный ранее на местности. Это не позволяет осуществлять направленный автоматизированный поиск наилучшего положения трассы в пространстве в заданном граничными точками коридоре с применением критериев минимизации строительных и транспортно-эксплуатационных затрат. При традиционном подходе к проложению трассы дороги по новому направлению осуществление направленного поиска наилучшего проектного решения с точки зрения удовлетворения пространственной плавности, обеспечения максимальной видимости, экономической эффективности затрат практически невозможно.

Нередко выявляется возможность провоцирования нарушения экологических условий обитания и равновесия природной среды путем ликвидации связи разобщенных территорий в местах пересечения глубоких, узких и широких логов возведением высоких и протяженных насыпей с размещением малых отверстий труб, что может привести к аккумуляции воды и к последующему заболачиванию прилегающей местности. При проложении трассы по новому направлению недостаточное внимание уделяется сложившимся связям разобщаемых территорий, устройству пересечений с местными дорогами и путями сообщений на разных уровнях посредством скотопрогонов. При этом происходит неоправданное пересечение дорог местной сети высокими на-

сыпями, что приводит и к переустройству пересекаемых дорог на большом протяжении с устройством также высоких насыпей с включением этих работ в общую смету.

Планы проектируемых и реконструируемых дорог представляются часто только в виде ситуационных планов и схем в масштабе 1:10000 и меньше. Это при отсутствии изображения рельефа местности делает невозможным произвести оценку положения дороги в придорожном пространстве, правильности мероприятий по обеспечению водоотвода от земляного полотна и придорожной полосы, приближения к застройке, к отдельным сооружениям.

Большим недостатком многих проектов является полное отсутствие или неправильное построение поперечных и характерных поперечных профилей земляного полотна. Эти поперечные профили являются третьей и также основной, как план и продольный профиль, проекцией земляного полотна и полотна дороги в целом. Только по правильно построенным поперечным и характерным поперечным профилям можно производить нивелирование и профилирование поверхности земляного полотна, осуществлять контроль производства работ. Только по этим материалам можно с полным основанием судить о правильности проектных решений в части земляного полотна, основания конструкции дорожной одежды, обеспечения водоотвода от земляного полотна, обозначить границы землеотвода и придорожной полосы.

Основными недостатками при назначении конструкций дорожных одежд являются следующие: сравнение вариантов альтернативных конструкций производится формально, без акцентирования внимания, почему каждая из предложенных конструкций может использоваться на данном участке дороги, без указания на возможность использования местных материалов. Сопоставительные данные

по стоимости 1 м² приводятся в ценах 1991 года, которые объективно уже не пригодны для этого.

IV

Много замечаний возникает к проектам транспортных развязок. Схемы назначаются часто по максимуму – типа полный «Клеверный лист» без учета категорий пересекаемых дорог, их функционального назначения, что приводит к неоправданному увеличению стоимости. Назначение схем транспортных развязок на участках начала и конца обхода городов и населенных пунктов повсеместно не соответствует приоритету скорости движения по федеральной дороге.

Особые нарекания вызывают проекты, разработанные на строительство объектов под ключ, то есть договоров на проектирование и строительство дорожных объектов, когда подрядчик сам разрабатывает проекты, сам их рассматривает, сам утверждает и сам осуществляет их строительство.

Как правило, при разработке таких проектов преследуются, в первую очередь, интересы подрядчика, интересы заказчика, государство отступает на второй план. Отсюда крайне низкое качество проектов, завышенная стоимость строительства. Выборочная проверка таких проектов отмечает необъективную вариантную проработку проектных решений, низкий уровень инженерно-геологических изысканий. Стоимость строительства таких объектов завышена, как правило, на 7–10 и более процентов.

Вот один из примеров – строительство участка от станции Горская до Приозерского шоссе на кольцевой автодороге вокруг Санкт-Петербурга. Указанный проект не выдерживает никакой критики. Модули упругости при расчете вариантов конструкции дорожных одежд при проектировании этого участка по непонятным причинам были приняты в 1,5–2 раза выше требуемых.

Сравнивались варианты неравнопрочных дорожных одежд. Причем рекомендована к применению была конструкция далеко не оптимальная с точки зрения затрат и прочностных характеристик. Директивно, без каких-либо обоснований и приведения физико-механических характеристик предлагалось использование щебня и песка определенного карьера, по всей видимости, принадлежащего подрядной организации.

В результате имеется значительное удорожание строительных работ и как следствие стоимости строительства.

Конечно, в своей статье я остановился только на негативных моментах, связанных с наиболее характерными ошибками на стадии проектирования. И это не случайно. Ведь только одна из таких ошибок ведет к большим материальным затратам.

И последнее. Заказчики и эксперты при работе над проектом должны действовать в тесном взаимодействии. Самое главное, что заказчики должны не выскивать предвзятости в действиях представителей госэкспертизы, а внимательно прислушиваться к их замечаниям. Только тогда удастся коренным образом улучшить качество проектирования, а значит, строительства и реконструкции автодорог.

У Елена МОСКАЛЕВА, журналист

УПРАВЛЕНИЕ АВТОМАГИСТРАЛИ Москва – Архангельск ОТМЕЧАЕТ 25-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

Первый директор
Севзапавтодора,
почетный дорожник,
почетный работник транспорта
России, заслуженный строитель РФ
Владимир МАНТРОВ



Четверть века назад,
в январе 1978 года,
была создана
Северо-Западная
автомобильная
дорога (ныне Упрдор
«Холмогоры»)
с размещением в Вологде.
Ее основной задачей
являлось улучшение
ремонта и содержания
дорог, соединяющих
Ярославскую, Вологодскую
и Ленинградскую области.
Севзапавтодор стал
главным хозяином
в общей сложности почти
700 километров
федеральных магистралей
Москва – Архангельск
и Вологда – Новая Ладога.

Почетный дорожник,
заслуженный строитель РФ,
директор Севзапавтодора
с 1988-го по 1999 год
Юрий ПЕТРОВСКИЙ



Транспортная развязка в Череповце на автодороге Вологда – Новая Ладога

У ИСТОКОВ

(Из воспоминаний
В.А. Мещерякова, руководителя
Облдорстройтреста
и Вологдавтодора
с 1967-го по 1987 год)

Автомобильная дорога Вологда – Новая Ладога строилась в крайне тяжелых условиях, так как была проложена в основном по болотам и заболоченным местам. Отсутствие болотных экскаваторов и бульдозеров значительно сдерживало работы. И здесь на помощь пришло Министерство топливной промышленности РСФСР, которое вело работы по освоению Уломских торфяников, выделившее шесть болотных экскаваторов и два бульдозера.

Большую помощь оказывали и промышленные предприятия. Так, Череповецкий металлургический комбинат выделял на отсыпку земляного полотна технологический автотранспорт, обеспечивал стройку металлом сверх фондов. Ежегодный ввод дороги составлял 20 км. Однако и этого было мало. Ведь до границы с Ленинградской областью нужно было построить 333 км.

Это лишь небольшой фрагмент истории рождения будущей федеральной автомагистрали. В то время активно велось строительство внутриобластных дорог, шла реализация программы «Дороги Нечерноземья». Местным дорожникам уже явно не хватало сил на содержание и ремонт республиканских автомагистралей. Вновь созданному Севзапавтодору в подчинение были переданы Вологодское и Судское ДЗУ-222 и ДЗУ-235, а также эксплуатационный участок в поселке Сазоново. Именно этим подразделениям предстояло улучшить проезд по федеральным трассам.

У истоков организации стояли несколько человек. Первым в этом ряду – **Владимир Алексеевич Мантров**, к тому времени постигший все тонкости дорожного дела. В 60-х он строил дороги в Ярославской области, был прорабом, главным инженером ДСУ, а начиная с 1973 года трудился в системе Вологдавтодора. Именно ему, Мантрову, предстояло решать самые насущные проблемы: строительство производственных баз, асфальтобетонных заводов и жилья, обеспечение ДРСУ техникой и материалами, обучение специалистов.

Десять лет возглавлял Севзапавтодор В.А. Мантров. И уже в первые три года был получен ощутимый результат: реконструирован 30-километровый участок Ростилово – граница Ярославской области, начато строительство участка дороги Вологда – Ростилово с обходом Грязовца. Управлению был передан участок от Сямжи до границы с Архангельской областью. Работающие в составе Севзапавтодора шесть ДРСУ постепенно наращивали свой технический потенциал.

С 1988-го по 1999 год управление возглавлял **Юрий Васильевич Петровский**. Интересны факты его биографии. Он окончил

Технический университет Дрездена. Трудовую биографию начал в одном из проектных институтов Москвы, затем преподавал дорожную науку в Хабаровском политехническом институте, жил и работал во Владивостоке, строил дороги в Кабалкавтодоре, руководил ДРСУ в Малоярославце. Словом, объездил всю Россию и всюду оставил о себе добрую память.

В конце 80-х – начале 90-х годов Северо-Западной автомобильной дороге пришлось держать сложнейший экзамен. Практически за 3–4 года необходимо было реконструировать до параметров второй технической категории дорогу Вологда – Новая Ладога на участке Вологда – Череповец, включая реконструкцию мостового перехода через Шексну. Кроме того, предстояло выполнить реконструкцию подъезда к Череповцу протяженностью 5,8 километра по нормам первой технической категории и участок автодороги Вологда – Чекшино с мостовым переходом через Сухону по нормам второй технической категории. Ко всему требовалось завершить строительство участка автодороги Вологда – Ростилово протяженностью 52 километра с вводом путепровода через Северную железную дорогу в районе Грязовца.

В эти годы объемы строительства выросли в три раза. Построены две производственные базы ДРСУ № 5 в Верховажье и ДРСУ № 6 в Кадникове. Появилась современная техника, новые технологии и строительные материалы: модифицированные и вспененные битумы, активированный минеральный порошок, хлоридно-натриевые рассолы и т.д.

Продолжать начатое предшественниками дело выпало на долю **Валерия Александровича Стоумова**. Его биография включала периоды работы на руководящих должностях в управлении «Вологдавтодор» и территориального дорожного комитета. Заступив на новую должность, Стоумов, что называется, попал на передовую – шел очередной постперестроечный год, трудный для дорожной отрасли, поскольку решалась участь федерального дорожного фонда. К тому же накопилась кредиторская задолженность подрядным организациям, и эту проблему следовало решить в срочном порядке. Но, пожалуй, особенно много сил и внимания требовали завершения федеральной программы

«Дороги России» и программа «Великий Устюг – родина Деда Мороза». К несчастью, Валерий Александровичу было не суждено осуществить все намеченное. В декабре 2000 года он и двое его коллег погибли в автокатастрофе, направляясь в служебную командировку.

Двадцать пять лет – солидный возраст для любой организации. И было бы несправедливо не назвать тех, чей трудовой стаж составляет более 20 лет. Это начальник отдела планирования и экономического анализа З.С. Чуглова, главный бухгалтер управления Н.В. Ярагина, начальник отдела содержания, диагностики и сохранности автодорог В.Н. Брагин, специалисты управления Л.А. Егорова, М.Л. Копосова, В.Б. Соловьева, Т.П. Круглова, Т.В. Палашина, Н.Н. Тихонова и Н.Я. Кучков.

10 МИНУТ ПО ЕВРОПЕ

Без преувеличения, главный отдел управления – отдел содержания, диагностики и сохранности автодорог, о чем говорит само название отдела. Содержание – это многогранный и сложный процесс. Работа ведется круглогодично, ежедневно и круглосуточно, особенно в напряженный зимний период.

– За четверть века наша дорога существенно преобразилась, вырос уровень ее обустройства, – говорит **Владимир Николаевич Брагин**, начальник отдела, стоявший у истоков его создания. – В первые годы отдел занимался всем производством и назывался производственно-диспетчерским, исполнял также функции планирования и экономического анализа, учета дорог и имущества на них. Со временем из него выделились в самостоятельные отделы плановый и искусственных сооружений, учета и землепользования, производственно-строительный и отдел дорожного сервиса.

Сегодня мы осуществляем контроль и приемку работ по содержанию автодороги и обеспечению безопасности движения, курируя работу подрядных ДРСУ. На дороге, как в доме у хорошей хозяйки, все должно быть вовремя заштопано, вычищено, вымыто. Все наши усилия направлены на одно: удовлетворить самого строгого контролера – пользователя автодорог,



Первые работники управления
Л.А. Егорова, В.Н. Брагин, З.С. Чуглова



Губернатор В.Е. Позгалев
и советник-посредник
Росавтодора России В.П. Ковалев

обеспечивая его достаточной информацией на дороге, местами остановки и сервисом, устраняя ямочность и скользкость, и главное – обеспечить безопасность движения. Кстати, наше управление одним из первых стало применять соляные рассолы для устранения скользкости при зимнем содержании.

Если работы по содержанию ведутся непрерывно, то стройка и ремонт носят циклический характер. Сезон дорожно-строительных работ завершен, подведены итоги ушедшего года, намечены планы на 2003-й. Мы поинтересовались у начальника производственного отдела о наиболее значимых и крупных объектах. И **Рудольф Всеволодович Амахин** не без удовлетворения рассказал о новой транспортной развязке в Череповце.

– Этот объект строили два года и в 2000-м сдали в эксплуатацию во всей красе. Даже неспециалисту видно, что дорога получилась современная, обустроенная, под стать ей двухуровневая развязка на автодороге Вологда – Новая Ладога. Транспортная развязка и подъезд к Череповцу, без которых город буквально задыхался два года назад, построены не только на самом высоком техническом уровне, но и с учетом транспортных перспектив.

А вот на капитальном ремонте участка 95–105-й км автодороги Вологда – Новая Ладога особых проблем уже не было. Генеральным подрядчиком выступила санкт-петербургская фирма «Высококачественные автомобильные дороги», отлично зарекомендовавшая себя на строительстве вологодских дорог. В мае этого года литерцы приступили к ремонтным работам, а в августе уже сдали объект приемной комиссии. Присутствовавший на митинге по случаю сдачи новоиспеченного участка губернатор области В.Е. Позгалев заметил, что автомобилисты уже окрестили эти 10 километров как «10 минут по Европе».

По общему мнению, все строительномонтажные работы выполнены в кратчайшие сроки с высокой оценкой качества за счет применения самых современных технологий и механизмов.

Отдел мостов и искусственных сооружений один из основных, занимающихся, так сказать, прямым производством. С начальником отдела **Владимиром Николаевичем Полуэктовым** мы вспомнили самые интересные объекты и поговорили о перспективах.

– Мостовой переход через Шексну, что на автодороге Вологда – Новая Ладога, пожалуй, наиболее уникальный, – рассказывает Владимир Николаевич. – Протяженность его 290 п.м, а с подходами – 1,8 км. Но этот мост имеет огромное значение не только для поселка Шексна и Вологодской области, но и всего северо-запада России. Мост служит основной артерией, связывающей северные и северо-западные регионы с центром России.

В 1995 году мостостроители из МО-61 сдали первый пусковой комплекс, в 1998-м – второй. Мост имеет еще одну особенность, чисто технологического характера. Пролетное строение цельнометаллической неразрезной конструкции, запроектированное и собранное с использованием элементов гибкой технологии монтажа пролетных строений, по схеме 73,5+130+73,5, промежуточные опоры из монолитного железобетона индивидуальной конструкции, надстроенные на старых опорах после разборки ледорезной части опор. Мостоотряд-61 уже имел опыт проведения подобных работ, но конкретно на Шекснинском мосту был ряд характерных отличий.

КАК ЖИТЬ БУДЕМ

В деле обустройства очень помогла программа «Великий Устюг – родина Деда Мороза». В рамках этой программы управление осуществило целый комплекс работ, направленных на обеспечение туристического маршрута необходимой дорожной информацией, а также площадками отдыха с малыми архитектурными формами.

О завтрашнем дне, планах и задачах Упрдора «Холмогоры» рассказывает начальник управления **Валерий Игорьевич Злобин**.

– Валерий Игорьевич, в народном хозяйстве идет планомерная работа

Из нашего досье

В.И. Злобин – почетный дорожник, награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» 2-й степени. В дорожной отрасли трудится более 30 лет. Свою трудовую биографию начинал мастером Череповецкого ДСУ-3, затем работал на должностях главного инженера, начальника дорожно-строительных управлений. С 1987-го по 2001 год был генеральным директором одной из самых крупных дорожных организаций – Вологодского ДСУ-1. С 2001 года возглавляет ГУ «Управление автомобильной магистрали Москва – Архангельск».

по разграничению прав собственности. Это касается и дорог федерального значения?

– Надо же когда-то наводить порядок в нашей большой стране. Есть федеральная собственность, в том числе и дороги, которая должна управляться федеральными органами. Конкретно суть вот в чем: было издано постановление правительства РФ, распоряжение Росавтодора, которыми нам предписывается принять на баланс порядка 530 км дорог в Архангельской области и 4 км подъезда от Нарьян-Мара до аэропорта в Ненецком автономном округе. В конце ноября состоялось совещание у заместителя министра транспорта О.В. Скворцова, на котором поставлена задача к концу 2002 года завершить документальное оформление сдачи-приемки этих дорог. Естественно, есть вопросы по содержанию данных участков, но, я думаю, они будут решены в рабочем порядке.

– Стало быть, управлению добавится хлопот и забот. Какие дополнительные силы для содержания и ремонта вы намерены привлечь?

– Здесь речь не о моих намерениях. Существует система торгов, которые будут проводить наше управление по конкретному объекту. К примеру, содержанием федеральных автодорог занимаются шесть хозрасчетных ДРСУ в Вологодской области и одно в Ярославской. А в Архангельской области – пять, и сейчас там идет реорганизация. Кто конкретно будет работать, выяснится лишь в ходе торгов.

– Чем поможет федеральный бюджет?

– Предварительная защита объемов в Росавтодоре на 2003 год уже прошла. Другой вопрос, что предварительное согласованное лимита финансовых средств недостаточно. Придется исходить из возможностей, которые у нас будут.

Вологда

Журнал «Автомобильные дороги» поздравляет коллектив дороги с 25-летием и желает молодому предприятию новых дорог, мостов и новых страниц в своей истории.

Евгений СМЕРНОВ,
заместитель генерального
директора
ООО «ПТФ «РАСТОМ»

ЩЕБЕНОЧНО-МАСТИЧНЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОН ТРИ ГОДА В РОССИИ. ИТОГИ

Щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА) как горячая смесь для изготовления верхних слоев дорожной одежды известен уже достаточно хорошо. За последние три года в различных климатических регионах России уложено более 1 500 000 м² покрытий с применением ЩМА.

По входящим в состав компонентам такие покрытия практически не отличаются от остальных горячих асфальтобетонных смесей. Единственное существенное отличие в составе – это применение специальных стабилизирующих добавок.

Некоторые подрядчики, опираясь на большой опыт работы с различными типами асфальтобетонных смесей, пытались самостоятельно произвести подбор смеси, изготовить и уложить из ЩМА пробные участки, а в результате они получили нечто среднее между асфальтобетоном типа А и ЩМА или просто плотный асфальтобетон. Естественно, при этом нельзя рассчитывать на долговечность и другие эксплуатационные характеристики, присущие смесям типа ЩМА.

Для получения дорожного покрытия по технологии ЩМА должны применяться высококачественные материалы. Если щебень – то только кубовидной формы, количество частиц пластинчатой и чешуйчатой формы не более 10%, песок – только из отсевов дробления. Кроме этого, в обязательном порядке применяется пофракционный состав инертного материала, соответствующий подобранной в лаборатории спецификации смеси.

Необходимость соблюдения технологии подбора и приготовления смеси ЩМА наглядно демонстрируется на графике, в котором показаны результаты испытания образцов с различной спецификацией по методу циклической прокатки нагруженным колесом.

По вертикали – величина глубины колеи, по горизонтали – количество циклов. Синяя кривая показывает величину колеи, образовавшейся в образце ЩМА, имеющего ошибочный подбор гранулометрического состава (среднего между составом

асфальтобетона типа А и ЩМА). Желтая кривая показывает величину колеи, образовавшейся в образце, приготовленном с той же спецификацией, но с применением полимермодифицированного битума. Красная кривая показывает результаты испытания образца, имеющего правильный подбор смеси и приготовленного на немодифицированном битуме. Комментарии, как говорится, излишни.

Для изготовления качественного дорожного покрытия из ЩМА важным условием является правильный выбор стабилизирующей добавки. Смеси ЩМА требуют повышенного количества вяжущего в пределах 6,0 – 7,8% для заполнения межкаменного пространства и улучшения деформационных характеристик. В связи с неизбежным стеканием излишков вяжущего в процессе транспортировки смеси и при укладке применяются стабилизирующие добавки – специально подготовленные натуральные целлюлозные волокна.

Первоначально в качестве стабилизатора использовались так называемые свободные целлюлозные волокна, нарезанные и «распушенные» специальным образом. После перехода от единичного производства ЩМА к массовому, на свежеложенном дорожном покрытии непосредственно в процессе уплотнения, все чаще проявлялись дефекты, такие, как сегрегация смеси и образование на уплотненной поверхности битумных пятен различной площади. Дополнительные исследования показали, что, несмотря на прекрасный стабилизирующий эффект, свободные волокна обладают серьезными недостатками: повышенной гигроскопичностью, затрудненным распределением в смесителе, склонностью к комкованию и высокой вероятностью обгорания.

гранулы, в которых каждое целлюлозное волокно имеет битумное покрытие. Последнее обеспечивает полную водонепроницаемость, простую и надежную систему дозирования, прекрасное распределение в смесителе без увеличения времени сухого смешивания и как результат – стабильную смесь. Кроме этого, наличие битумного покрытия предотвращает их обгорание при попадании на горячий инертный материал.

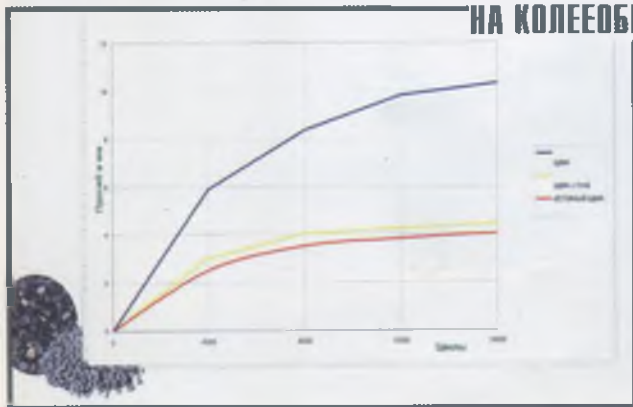
Из представленных на рынке гранулированных стабилизирующих добавок в настоящее время лучшие характеристики у добавки семейства VIATOR производства германской фирмы JRS GmbH + Co.KG. VIATOR – единственная добавка, имеющая битумное покрытие каждого волокна, свободна от перечисленных недостатков.

Добавки семейства VIATOR различаются по процентному соотношению битум/целлюлоза. В зависимости от объема и условий приготовления вы можете выбрать тот стабилизатор, который обеспечит наиболее стабильную и качественную смесь. Гранулы с наибольшим количеством битума предназначены для подрядчиков, не имеющих опыта применения данной технологии, так как они позволяют научиться работать со смесью ЩМА и не критичны к возможным ошибкам в дозировании. Если у вас уже есть достаточный опыт работы, надежные дозирующие системы и большие объемы работ, переходите на гранулы VIATOR с минимальным содержанием битума как на наиболее экономичный вариант. Гранулы, обработанные модифицированным битумом, применяются в регионах с жарким климатом.

Ваша дозирующая система должна полностью обеспечивать стабильную подачу в смеситель необходимого количества стабилизатора. Все современные смесители уже оснащены надежными дозирующими системами подачи гранулированных добавок. А старые смесительные установки несложно самостоятельно оборудовать достаточно надежными дозаторами или приобрести уже готовые.

ООО «ПТФ «Растом» рекомендует начинающим работать со Щебеночно-мастичными смесями заказать подбор спецификации, сопровождение производства и укладки. Уверены, что наши рекомендации помогут избежать возможных ошибок и получить качественное и надежное дорожное покрытие, которое долгие годы будет поддерживать на высоком уровне имидж вашей организации.

ИСПЫТАНИЕ НА КОЛЕЕОБРАЗОВАНИЕ



Применение гранулированных добавок позволяет избежать от этих недостатков. Существует три вида гранулированных добавок: гранулы, состоящие из чистой целлюлозы, гранулы с добавлением для уменьшения гигроскопичности парафинов (воск, стеарин) и



Специальный репортаж

Современная Мордовия — многонациональная республика, в которой живут представители более 50 национальностей Российской Федерации при преобладании русских. Площадь территории республики — 26,2 тыс. кв. км. Сеть городских поселений состоит из 7 городов, в том числе трех республиканского подчинения (Саранск, Рузаевка и Ковылкино), и 17 поселков городского типа. Большинство городских поселений Мордовии «нанизаны» на главные железнодорожные и автомобильные дороги.

Через Мордовию проходят важнейшие транспортные магистрали: из Центра — в Поволжье, на Урал, в Сибирь, а также в новые независимые среднеазиатские государства; с Урала и из Поволжья — на Северный Кавказ, в государства Закавказья, на Украину и т.д.

Территорию республики пересекает ряд магистральных газопроводов, берущих начало в основном на месторождениях севера Западной Сибири.

Очень выгодное экономико-географическое положение Мордовии обеспечивает республике возможность развития надежных и тесных связей с крупнейшими экономическими и культурными центрами России. Благоприятно положение Мордовии и по отношению к основным общероссийским базам топлива и минерального сырья, районам потребления производимой в республике продукции.

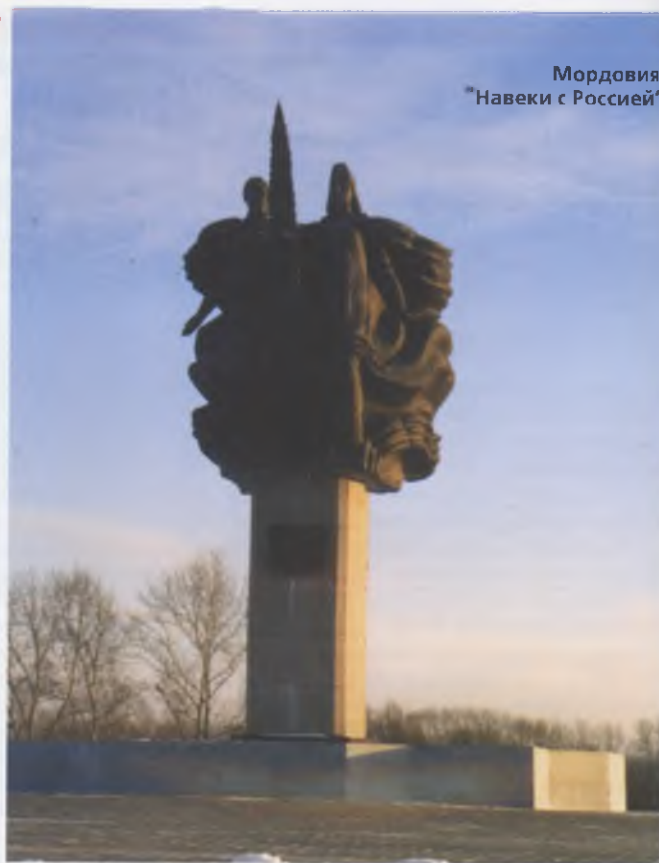
Современная структура промышленности республики характеризуется преобладанием отраслей тяжелой промышленности (энергетики, машиностроения, производства строительных материалов, химической, лесной и деревообрабатывающей) — более 70% стоимости валовой продукции.

Важнейшая отрасль машиностроения — электротехника. По уровню ее развития Мордовия занимает одно из ведущих мест в России.

На долю сельского хозяйства приходится около 30% состава валового продукта. Республика специализируется на производстве зерновых культур, сахарной свеклы, картофеля, овощей, основных видов животноводческой продукции.

Ядром территориальной структуры хозяйства республики стал Саранско-Рузаевский промышленный узел. Он занимает благоприятное центральное экономико-географическое положение и обладает достаточно развитой производственной и социальной инфраструктурой. В нем сосредоточена большая часть квалифицированных кадров и промышленного потенциала республики.

Мордовия:
"Навеки с Россией"



«От души поздравляю дорожников, строителей, всех читателей журнала «Автомобильные дороги» с Новым годом. Желаю стабильности и порядка в политике, в экономике, в личной жизни. Пусть минуют вас тяготы и невзгоды на вашем жизненном пути».

Н.И. Меркушкин, глава Республики Мордовия



База ООО "Мордовдорстрой"

СЕРДЕЧНЫЕ ТАЙНЫ РОССИИ

ЧУДА НЕТ, ЕСТЬ ПОРЯДОК

Положительные сдвиги наметились почти во всех сферах жизни Мордовии. Рост промышленного производства в республике составил 10 процентов – это лучший показатель в Приволжском федеральном округе. Высокими темпами развивается социальная сфера. Только за последние годы построено 29 новых

цесс не так быстро, чтобы каждый работающий мог позволить себе приобрести квартиру. А без жилья прибавления в семье не будет. Поэтому, заботясь о молодых семьях, в республике отработали и применили систему ипотечного кредитования приобретения жилья, опять-таки опережая в этом не только соседние регионы, но и, пожалуй, всю Россию.

Определенным стимулом к увеличению рождаемости стали и законы респу-



Николай Меркушкин

Сердцем России издавна считается ее столица – Москва. Но если приблизиться к настоящей анатомии и к реальной экономике, то Москва, скорее всего, мозг России, а сердце спрятано где-то в российской глубинке. И как знать, может быть, сегодня его воплощает маленькая Республика Мордовия, в которой происходят большие события.

корпусов больниц современного уровня, оснащенных самым совершенным медицинским оборудованием. Людям гарантировано качественное лечение, и объем предлагаемых услуг уже намного превосходит самые благополучные советские времена.

Немало внимания уделяется здоровому образу жизни. В Мордовии появляются все новые спортивные сооружения, рассчитанные на подрастающее поколение. Не зря в ходе летнего визита в Мордовию Президент России Владимир Путин говорил о положительном опыте работы с молодежью.

Стоит отметить и заботу республиканских властей о школьном образовании. Достаточно вспомнить, что в республике не закрылось ни одной старой школы. Известен случай, достойный книги рекордов, когда в сельской школе в течение 6 лет учится только один ученик. Впрочем, этот случай показателен и тем, что в определенные, тяжелейшие для всей России годы произошло резкое снижение рождаемости. В Мордовии думают и над решением этой проблемы, тесно связанной с жилищным вопросом.

Жизненный уровень населения, хоть и увеличивается вслед за ростом промышленного производства, но идет этот про-

блики о том, что при рождении второго ребенка стоимость ипотечного жилья будет на 10 процентов меньше. А при появлении следующих детей стоимость будет уменьшаться в арифметической прогрессии. Просто и эффективно, как многое из начинаний в Республике Мордовия.

Но, конечно, было бы глупо говорить о некоем экономическом чуде. Его нет, и положение в экономике республики продолжает оставаться непростым. Зато есть четкий путь выхода из затянувшегося кризиса. Заключается он в ставке на высочайшее качество любых выполняемых работ, на переоснащение всех предприятий самым высокопроизводительным оборудованием, на жесточайший режим экономии всех ресурсов. Только так можно увеличивать производительность труда, повышая тем самым уровень заработной платы, наращивая темпы производства, делая жизнь лучше.

Эту тенденцию легко можно проследить в любой отрасли промышленности. Но понятно, что мне была интересна дорожная сфера. Тем более что дорожное строительство в последнее время тоже развивается бурными темпами. Ежегодно сдается более сотни километров новых дорог, постоянно растет программа ремонта, причем с применением самых современных технологий.





СПРАВКА: На балансе ГОСУКСа Республики Мордовии, выполняющего функции заказчика по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования, значится 5401,8 км дорог, в том числе 349,5 км федеральных. На этой сети находятся 322 моста. Содержанием автодорог заняты более 50 дорожных организаций.

В соответствии с производственной программой года сдано в эксплуатацию 110 километров построенных дорог общей стоимостью 998,587 млн руб. Отремонтировано 302,6 км автодорог. Круглый год с высоким качеством выполнялись работы по содержанию дорожной сети.

ТАКАЯ РАБОТА – СТРОИТЬ

Через несколько минут езды из Саранска в сторону Нижнего Новгорода, повернув направо, я попадаю, по меньшей мере в завтрашний день дорожной отрасли. На аккуратно огороженной территории общей площадью в семь гектаров разместилось дорожное предприятие ООО «Мордовдорстрой», которому всего около двух лет. Такого же младенческого возраста выстроившаяся здесь дорожная техника – асфальтоукладчики Фёгель, ресайклер и фрезы Виртген, катки Хамм. Технологию обеспечивают 18 новеньких КамАЗов, 6 битумовозов, 4 цементовоза. А еще асфальтобетонный завод «Бенингхоффен» производительностью 160 тонн в час, датская эмульсионная установка, способная выпускать 5 тонн эмульсии в час, ремонтные мастерские, теплая стоянка для технологического транспорта. Чуть дальше уже готовится площадка под шведскую дробилку и моечную установку.

Над всем этим великолепием гордо развеваются три флага – России, Мордовии и Мордовдорстрой. Они символизируют по-хозяйски государственный подход к делу. Именно в правительстве республики активно поддержали идею о совершенном дорожном предприятии и помогли, передав в аренду новенькую технику тем, кто хотел и умел хорошо работать. Людей собрали из многих дорожных предприятий республики. Критерий отбора был один: покажи, на что способен. И оказалось, что люди способны на многое.

Начальник базы Алексей Николаевич Никитонкин, дорожник с 25-летним стажем, до сих пор не верит своей удаче – только так он расценивает возможность работать на этом современном предприятии. За весь сезон ни одной остановки из-за поломки техники – такое трудно представить.

– Сейчас ведем заготовку инертных материалов, – рассказал он о насущных делах. – В этом году собственными силами построили повышенный железнодорожный тупик длиной 180 метров. Сюда одновременно ставим по 12 вагонов. А обычно за сутки выгружаем 24. По железной дороге завозится гранитный щебень, отсев, а песок доставляется автотранспортом из местных карьеров. За всеми материалами осуществляется жесткий входной контроль. Его ведет не только само пред-



Торжественное открытие автодороги Саранск – Рузаевка

приятие, оснащенное великолепной лабораторией, но и независимая экспертиза с привлечением ученых Мордовского государственного университета, и лаборатории заказчика – ГОСУКСа республики...

Рассказ о предварительных итогах года и новых планах продолжил директор ООО УМ «Мордовдорстрой» Владимир Игнатьевич Ендолов.

– В этом году выпущено 168 тысяч тонн асфальтобетона, две тысячи тонн эмульсии для подгрунтовки и поверхностной обработки, – сказал он. – С помощью ресайклера WR-2500 восстановлена несущая способность дорожной одежды на 60 км, сделано 110 км поверхностной обработки на битумной эмульсии. Объем выполненных работ в целом составил около 300 млн рублей. На следующий год планируется двукратное увеличение объемов...

Всего в коллективе работает 215 человек. Особую статью их работы в 2002 году составляли улицы Саранска. Многие из них преобразились, одевшись в асфальт. Технику там использовали, по словам Владимира Ендолова, на 200 процентов. Бригады асфальтировщиков работали с половины седьмого утра до половины двенадцатого ночи. В рекордные дни укладывали до 1800 тонн асфальтобетона.

Работа Мордовдорстрой была замечена жителями, которые закидали руководство города и правительство вопросами о том, почему одни улицы сделаны, а другие нет. К сожалению, ответ банален. Для муниципальных дорог нет денег. Нет стабильного источника, такого, как, например, есть у территориального дорожного бюджета.

Всего в Саранске осталось без покрытия 130 улиц, общей длиной в 65 км. Все службы задействованы на ликвидации этого узкого места, и правительство республики уверенно заявляет о решении этой проблемы в течение ближайших двух лет. И, скорее всего, непосредственное исполнение этого плана ляжет на Мордовдорстрой, который для работы в городе уже запасается тротуарными катками и другой специфической городской техникой.

ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ... ВЫРУБАЕТ КЕРН!

Стремительный взлет предприятия связан с энергией и инициативой генерального директора ООО «Мордовдорстрой» Александра Ивановича Мокшина

и, конечно, с неослабевающим вниманием к дорожным проблемам руководителей правительства Мордовии.

То, что заместитель председателя правительства Владимир Федорович Сушков ежемесячно собирает руководителей дорожно-строительных предприятий, требуя отчета о выполнении работ, о выплате заработной платы и о многом другом, не удивительно. Но где еще можно услышать, например, что глава республики в свой выходной день может подъехать на участок строительства дороги и, выяснив параметры проекта производства работ, проверить результаты, вырубив керн и лично замерив толщину слоев дорожной одежды?

К слову сказать, результаты таких проверок не всегда бывают отличными. Специалисты Мордовдорстрой с неохотой вспоминают о своем первом блине, который вышел комом. Когда в 2001 году укладывали асфальтобетон на улице Ленина в Саранске, своего АБЗ еще не было, и брать смесь приходилось на стороне. Качество ее оказалось не очень высоким. В 2002 году до 40 процентов асфальтобетонного покрытия пришлось срезать и по личному указанию главы Мордовии делать новое уже за свой счет. А общий срок гарантии на дорожное строительство в республике – пять лет. Невольно задумаешься о том, как обеспечить соответствующее качество работ. И такое пристальное внимание к дорожникам лишней раз подтверждает поговорку о том, что кому много дается, с того много и спрашивается.

Так что те, у кого после перечисления техники и объемов Мордовдорстрой появится мысль о показушности этого предприятия или режиме особого благоприятствования, будут не правы. Все дорожные предприятия республики загружены объемами, не простаивает ни один подрядчик, способный качественно вести строительство. И это тоже положительный итог работы правительства. В последние годы оно смогло привлечь в республику достаточное количество средств. Среди них значительную долю составляет федеральная, государственная помощь по всем направлениям, и по развитию сел, и по восстановлению промышленности.

Чего только стоит, например, реконструкция Саранского телевизионного завода, способного уже в этом году подняться из руин и выйти на мощности советского периода – в 100 тысяч телеприемников, а в



последующие годы выпускать до миллиона телевизоров. Примеры можно приводить и дальше, но откуда же берутся средства?

ЦЕНА СТАБИЛЬНОСТИ – УСПЕХ

У главы Республики Мордовии Николай Иванович Меркушкин, нет и не должно быть любимых отраслей. Он с одинаковым вниманием и заботой относится к нуждам всех, но в последнее время ему не раз приходилось слышать упреки в свой адрес из-за пристальной опеки строительного комплекса. Пожалуй, ответом на все упреки может стать короткая формула, проверенная практикой: «Кто строит, тот живёт!»

СПРАВКА. Глава Республики Мордовии Николай Иванович Меркушкин родился 5 февраля 1951 года в селе Новые Верхиссы Инсарского района Мордовской АССР. В 1973 году с отличием окончил Мордовский государственный университет имени Огарева. По образованию инженер электронной техники.

Еще в студенческие годы Николай Иванович проявил незаурядные качества общественного лидера. Поэтому после окончания университета он до 1991 года занимался комсомольской и партийной работой, умелой организацией труда добиваясь значительных успехов.

С 1992-го по 1995 год Н.И. Меркушкин был председателем Фонда имущества Республики Мордовии. В январе 1995 года его избирают председателем Государственного собрания Республики Мордовии, а в сентябре Конституционное собрание проголосовало за избрание его главой Республики Мордовии.

С этого времени республика начинает выходить из затянувшегося экономического кризиса.

Позитивные сдвиги в жизни Мордовии были настолько заметны, что на выборах главы республики в 1998 году Николай Иванович Меркушкин получил поддержку 96,6 процента избирателей.

— Прошли времена, — сказал Николай Иванович Меркушкин, — когда о строителях, дорожниках и транспортниках никто не вспоминал. Они были брошены на произвол судьбы. Сейчас пробил час стро-

ителей. А наша задача, как правительства, обеспечить их объемами. За этим будущее, над которым мы думаем и к которому стремимся уже шесть лет. Не секрет, что нашим главным инвестором стало государство. Почему? По той простой причине, что мы сумели добиться политической стабильности в регионе.

Страшно вспомнить, через что прошла Мордовия в начале 90-х годов, когда эту сферу жизни раздирали противоречия. Ведь именно здесь в 1994 году впервые в России прекратились выплаты заработной платы, также впервые в России оказалась пуста минфиновская касса. В те времена представители администрации Президента не смущаясь сравнивали Мордовию с Чечней. Мол, обстановка одинакова, только там идет война горячая, а у нас холодная, что еще хуже.

Так было. Никто ничего не строил. Надвигалась массовая безработица. Слабые строительные предприятия погибали. Сильные искали работу в соседних регионах и выживали как могли. Но все изменилось. И сегодня организации строительного комплекса Мордовии, выступая генподрядчиками, привлекают к работе строителей Чувашии, Пензенской области.

Во второй половине 90-х годов мы переломили ситуацию, прежде всего тем, что установили четкий порядок взаимоотношений на всех уровнях власти. Есть понимание между законодательной и исполнительной ветвями, между местными и республиканскими, между республиканскими и федеральными властями. Тем самым удалось получить кредит доверия от России.

Можно отметить, что даже на проходивших выборах мы не качались из стороны в сторону, не перебирали партии в поисках выгоды. Было ясно, что в «Отечестве» объединились настоящие государственные люди, и Мордовия голосовала за них 36 процентами голосов. В то время как по другим регионам этот процент не превышал 13. Сейчас эти люди занимают ключевые посты и они, будучи нашими депутатами, морально обязаны оказывать поддержку республике. В этом отчасти и причина того тесного сотрудничества, которое связывает Мордовию с Москвой и лично с Юрием Михайловичем Лужковым.

Можно вспомнить и президентские выборы, где Мордовия отдала 62 процента голосов за Владимира Владимировича Путина. Это самый большой процент в Приволжском федеральном округе.

Мы не раскатали политическую лодку и в этом есть не только моральный, но и экономический аспект. Ведь в целом стабильная политическая обстановка дает гарантии возврата вложенных средств. Именно поэтому, если всюду объем госзаказа в области строительства составляет 12–14 процентов, у нас он 57 процентов от общего объема работ.

Конечно, мы понимаем, что в рыночных отношениях роль и участие государства в делах субъекта Федерации должны быть меньше, и планируем привлечение частных капиталов крупных компаний, акционерных обществ, Газпрома, нефтяных компаний, металлургических комбинатов. Начиная давать отдачу и промышленные предприятия, которые мы оборудуем по последнему слову техники. Словом, есть будущее у жителей Мордовии.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

За время поездки я слышал и оптимистичные высказывания главы правительства Республики Мордовии, и грандиозные планы строителей, и восхищенные слова простых людей, обрадованных тем, что в их городе открылась новая больница, что их дети имеют возможность заняться спортом, и многое другое. Но, расспрашивая собеседников, я невольно вспоминал своих родителей, родившихся и выросших здесь, среди полей и перелесков Инсарского района.

Жизнь заставила их покинуть родные места, которые они всегда вспоминали с теплом и болью. Их деревни расположенные в пяти километрах друг от друга, сохранились. Но если Челмодеевский Майдан, к которому вела постоянная дорога, остался крепким селом с хорошими домами и усадьбами, то на месте Козловки к началу 90-х годов были только заброшенные, но продолжавшие плодоносить сады моих предков по материнской линии.

Сейчас нитка асфальта протянулась к Козловке, возрождающейся с созданием там агрофирмы. Появляются новые постройки, дома. И именно это маленькое возрождение символизирует для меня тот реальный шанс, который дает правительство Мордовии нынешнему поколению. Оно будет расти и учиться не для того, чтобы уехать в другие регионы в поисках лучшей доли, а для того, чтобы работать на благо своей малой родины, которая сумеет позаботиться о каждом человеке.

Николай ПРОКАЗОВ

Саранск – Москва



Вклад “ЭЛИТ”:

**9,5 % годовых в валюте!
Зачисление процентов на карточный счет!**

А также бесплатно:

**Пластиковая карта MasterCard Gold
с кредитной линией на 10000\$!
Годовой страховой полис!
Депозитная ячейка в банковском хранилище!**

РосДор



Банк

ВЫСОЧАЙШИЙ УРОВЕНЬ БАНКОВСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

113093, Москва, ул. Дубининская, д. 86, тел.: (095) 959-(6000-6009),
факс: (095) 959-6010, <http://www.rdb.ru>, e-mail: mail@rdb.ru

Региональный
аспект

ДОРОЖНИК

85

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

САРАТОВСКИЕ ДОРОГИ

Новый этап деятельности саратовских дорожников связан с созданием в области Министерства транспорта и дорожного строительства



ДОРОГИ НЕНЕЦКОГО ОКРУГА

Величие тундры определяют ее заснеженные просторы, а развитие экономики – автомобильные дороги





НАДЕЖДА И БЮДЖЕТ

Недавно в зале заседаний Совета ГСДХ собрался коллектив Росавтодора, чтобы отметить юбилей руководителя департамента исполнения бюджета в дорожном хозяйстве Надежды Борисовны Катилевич. С этим событием ее поздравил первый заместитель министра транспорта РФ Игорь Слюняев.

В вопросах финансирования федерального дорожного хозяйства Надежда Борисовна считается сегодня специалистом номер один в Росавтодоре. Ходят слухи, что бывший руководитель отрасли В. Артюхов за переход в его министерство обещал ей златые горы. Но она отказалась, прикипев душой к любимому делу и родному коллективу на Бочкова, 4, где выросла как высококлассный специалист и руководитель высшего звена. И не случайно с недавних пор Н. Б. Катилевич представляет штаб отрасли на различных мероприятиях, на планерках у министра, ведет оперативные совещания в Росавтодоре, исполняет обязанности заместителя министра.

А еще Надежда Борисовна – милая симпатичная женщина, и не удивительно, что все мужчины, поздравлявшие виновницу торжества, упорно старались ее поцеловать, желали личного счастья, благополучия в семье. Редакция журнала присоединяется к этим мужчинам и желает Надежде Борисовне здоровья и долгих творческих лет на благо российского дорожного хозяйства.

ОФИЦИАЛЬНО

За большой личный вклад в развитие дорожного хозяйства России, многолетний плодотворный труд и в связи с юбилеем наградить Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации КАТИЛЕВИЧ Надежду Борисовну – руководителя департамента исполнения бюджета в дорожном хозяйстве.

(Из приказа министра транспорта РФ).

ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ

В Академии государственной службы при Президенте Российской Федерации 10–11 декабря 2002 года состоялась IV Всероссийская научно-практическая конференция по обеспечению безопасности дорожного движения. Вел пленарное заседание и выступил с основным докладом первый заместитель министра транспорта РФ Анатолий Насонов.

Очередная конференция по безопасности дорожного движения, как всегда, собрала внушительную аудиторию. В этом году в Москву съехались около тысячи специалистов транспортных и дорожных предприятий, МЧС, Минобразования и Минздрава, различных научных и общественных организаций, сотрудников МВД, РТИ из 85 регионов. Цель конференции, как она была заявлена в приветственном слове министра транспорта РФ Сергея Франка, – определить наиболее эффективные меры, которые необходимы для сохранения жизни и здоровья наших граждан, максимально снизить социальные и экономические потери страны от аварийности на дорогах и вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду.

На секционных заседаниях второго дня подробно обсуждались многие проблемы, в том числе связанные с дорожным строительством и обустройством трасс.

«МОСКОВСКАЯ СРЕДА»

Так называется новая еженедельная газета Комплекса городского хозяйства правительства Москвы, первый номер которой доставлен читателям в начале декабря минувшего года.

Газета вышла на 24 полосах и открывается приветствием мэра Москвы Юрия Лужкова под заголовком «Нам по пути!». Городское хозяйство, по словам мэра, это подводная часть айсберга, хотя и невидимая, но главная, которая и держит его на плаву. А еще он отметил, что на дорогах и транспорте, которыми мы пользуемся ежедневно, накопились горы проблем. С помощью нового издания, надеется Юрий Михайлович, их можно будет решать быстрее.

Газета будет раздаваться и рассылаться москвичам бесплатно.

ДОРОГА

ИМЕНИ СМИРНОВА

Федеральному управлению автомобильных дорог «Северо-Запад» присвоено имя Николая Васильевича СМИРНОВА.

Все, кто был знаком с Николаем Васильевичем, шесть лет возглавлявшим Севзапупрдор, подтвердят, что его жизненный путь являлся образцом служения дорожному делу и людям. Распоряжением по Росавтодору в целях увековечения его памяти и заслуг отныне полное наименование государственного учреждения – «Федеральное управление автомобильных дорог «Северо-Запад» имени Смирнова Н.В.»

СЕВЕРНЫЙ КОРИДОР

В конце минувшего года первый заместитель министра транспорта РФ Игорь Слюняев с группой специалистов Росавтодора совершил поездку по новому участку федеральных дорог Северного коридора: Вологда – Кострома – Киров – Пермь – Екатеринбург, побывав на строительстве моста через Каму.

Дорога всем понравилась, особых претензий к строителям нет, хотя, как оказалось, новая магистраль имеет пока очень низкую интенсивность – всего несколько сотен машин в сутки, в том числе из-за недостатка заправочных станций, путаницы с дорожными указателями, низкого уровня придорожного сервиса.

Новый участок Северного коридора сократит путь из Перми и других городов в столицу примерно на 80 км. А срок строительства нового моста после поездки руководителя отрасли решено сократить на год.

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ

Престижная зарубежная награда – «Золотая медаль SPI» (Парижской ассоциации содействия промышленности) вручена ФГУ снабженческо-дорожному предприятию Управления «Горно-Алтайавтодор». Возглавляет предприятие Юрий Мелконян.

По сообщениям прессы, в конкурсе участвовало более 2,5 тысячи промышленных предприятий из многих стран. Победителями по итогам 2001 года названы особо преуспевшие на финансово-хозяйственном поприще, в росте рабочих мест, производительности труда и рентабельности.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Александрю Иосифовичу БЕЗОТОСНУ,
первому заместителю начальника
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа – 50!



ЧЕТЫРЕ ГОДА НАЗАД, В № 2 ЖУРНАЛА «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ЗА 1998 ГОД, МЫ РАССКАЗЫВАЛИ О ДЕЛАХ И ЗАБОТАХ ДОРОЖНИКОВ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ. НО ОНИ НЕ ПЕРЕСТАЮТ УДИВЛЯТЬ КОЛЛЕГ СВОИМИ ДОСТИЖЕНИЯМИ. ЭТО ОТНОСИТСЯ И К СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ МОСТОВ И ДОРОГ, И К РАЗРАБОТКАМ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, И К УСПЕШНЫМ ПОИСКАМ СОВРЕМЕННЫХ ПУТЕЙ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА. ОБО ВСЕМ ЭТОМ ЧИТАЙТЕ В НОВОЙ ПОДБОРКЕ МАТЕРИАЛОВ О ДОРОГАХ И ДОРОЖНИКАХ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ. ЕЕ ПОДГОТОВИЛИ НИКОЛАЙ ПРОКАЗОВ, ИВАН КОЗЛОВ И АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВ.

НА РОССИЙСКОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ



Губернатора Саратовской области Дмитрия Федоровича АЯЦКОВА долго представлять не надо. Опытный политик, умелый руководитель, хороший организатор, ученый, он всегда стремится быть на шаг впереди событий. И потому он сам лучше, чем кто-либо другой, разъяснил смысл и суть происшедшей реорганизации в управлении дорожной отраслью области. Но начался наш разговор с вопроса о месте и роли Саратовской области в жизни России.

– Дмитрий Федорович, Саратов издавна был перекрестком торговых путей. На нем и сейчас скрещиваются два важнейших транспортных коридора. Но лишь с вашим приходом словосочетание «Саратов – центр Поволжья» обрело не только географический, но и фактический смысл. Дорожники рассказывали, как они участвовали в программах помощи пострадавшему от наводнения Ставрополю во взаимодействии с Казахстаном и с соседними регионами. Что нужно делать и что делается, чтобы утверждение «Саратов – центр Поволжья» продолжало наполняться смыслом и было признано другими областями?

– Сегодня каждый губернатор, не важно, где он находится – в Сибири, в Центральной России, на юге или на севере нашей страны, – пытается натянуть одеяло на себя и сказать, что здесь вот пуп нашего государства и центр вселенной. Это необходимо для привлечения инвестиций, особенно иностранных. Но нужно возвращать таких руководителей к историческим фактам. И вам я хочу вкратце напомнить их.

Так, по темпам развития в дореволюционной России Саратов стабильно занимал третье место после Петербурга и Москвы. Третья после этих городов консерватория. Первый в России цирк братьев Никитиных. Первая железная дорога, первый



САРАТОВСКИЕ ДОРОГИ

трамвай и первый автомобиль тесно связаны с саратовской землей.

Но при советской власти Саратов в одночасье стал закрытым городом для иностранцев. Здесь был сосредоточен огромный потенциал оборонного заказа страны, мощная электронная промышленность, создавшая широкий ассортимент продукции вплоть до выпуска «мозгов» ракет.

Слишком много было секретов, а для развития региона в современных экономических условиях нужна известность и доступность. Помню, когда я первый раз приехал в США, а это был 1992 год, мне приходилось постоянно показывать зарубежным коллегам на карте, где же находится Саратов.

Город открыли сравнительно недавно, в 1994 году, и он быстро возвращает свои позиции. Быть в центре внимания очень сложно. Но слово не воробей, вылетит – не поймаешь, или, как теперь модно говорить в народе, «за базаром следить надо». Раз мы назвали центром Поволжья и оказались на перекрестке российских дорог, то надо нести за это ответственность. И, конечно, обязаны привлекать инвестиции к нашему российскому перекрестку. Но интенсивно они пойдут только по хорошим дорогам. А до сегодняшнего дня была серьезная критика со стороны жителей Саратовской области и со стороны гостей за плохие дороги в области.

– Но при этом вся Россия знает, например, о мостовом переходе у села Пристанного...

– Это только начало. С вашим журналом мы встречались четыре года назад. За это время не только много воды утекло в Волге, но и сделано немало. Например, у нас появились дороги первой категории. Прежде даже метра не было такой дороги. Это усилия федеральной и региональной власти, это понятная схема источников финансирования строительства новых дорог и их содержания. Это большой труд, который мы будем продолжать.

– Но почему потребовалось реформировать систему управления дорожно-транспортного комплекса, создать министерство?

– Объединяя комплекс, я пытаюсь нагрузить тех, кто везет сегодня воз. Когда я понял, что нельзя отделять дорожное хозяйство от транспортного, то предпринял такой шаг, создав Министерство транспорта и дорожного строительства. Его функции будут расти. И пусть, например, номинально железные дороги пока не входят в министерство, именно с министром транспорта я обсуждаю кандидатуру нового начальника Приволжской железной дороги.

Настало время, когда нельзя делить автомобильные, железные, водные и воздушные дороги. Перемещение пассажиров и грузов должно контролироваться из единого центра. Также неправильно отделять дороги от транспортных средств. Нередко бывает, что груз пришел на колесах, на автомобильном транспорте, и его нуж-

но дальше перемещать воздушным, железнодорожным или водным путем. Возникающая зачастую межведомственная чехарда мешает быстро, качественно, вовремя и в сохранности доставить груз. А когда существует один координационный центр, легко решить все вопросы и предоставить услугу предприятиям всех форм собственности и особенно каждому человеку в отдельности. Ведь пока мы не поставим во главу угла всего народного хозяйства человека с его проблемами, у нас будут бесконечно строиться мосты вдоль рек, что мы иногда наблюдали в нашей экономике.

– Министром транспорта и дорожного строительства вы назначили дорожника. Это признание приоритетности дорожной отрасли или свою роль сыграли деловые качества Геворга Джалаловича Джлавяна?

– Что первично, что вторично – курица или яйцо? Это пытаются выяснить философы со времен сотворения мира. Поэтому я бы не стал выделять отрасль или ее составляющие. Да и разве так важно, что первично: дорога или транспортное средство? И то, и другое взаимосвязано. В подтверждение можно вспомнить известное высказывание, приписываемое иностранцам: «И чего только русские не придумают, чтобы не строить дороги». И мы помним, что мы делали.

Я сегодня полагаюсь на компетентность того человека, которому доверил

министерство. Он ищет, находит варианты и решает поставленные задачи. Я буду нагружать его по мере возможности и не исключаю, что вскоре появится должность «вице-губернатор – министр дорожного и транспортного хозяйства». Ведь это очень серьезный сектор экономики. Только в дорожной отрасли Саратовской области работает 18 тысяч человек. А если взять все транспортные предприятия на территории области, то будет под 70 тысяч человек. И объемы колоссальные.

Другая, не менее важная сторона развития этой отрасли в том, что мы живем в век быстрых технологий, телекоммуникаций и дорог. Эффективность нашей работы зависит от скорости перемещений. Когда-то поездка с моей малой родины из Столыпино в Саратов была событием, равносильным сегодняшнему полету туриста на межпланетную станцию. На это уходила неделя. Известны пункты ночевки, где люди останавливались, выпивали наверняка по сто граммов с соленым огурчиком, а наутро снова отправлялись в путь, до очередной ночевки.

Позже, уже на моей памяти и при наличии асфальта, я добирался до Столыпино за пять часов. А теперь, когда отремонтировали дорогу, на это уходит не более полутора часов. Время и расстояние продолжают сокращаться. И сейчас я могу привести еще более удивительные примеры. Мне приходилось бывать во Франции. Так, однажды, позавтракав там, я ужинал



уже дома, при этом решив массу деловых вопросов. И все это благодаря дорогам и транспорту.

– Вы известны нестандартным подходом к решению многих проблем. Достаточно вспомнить закон о земле. Есть у вас такой подход и к дорожной отрасли. Это, к примеру, освобождение от налогов земель, занимаемых дорогами. Или даже некоторое нарушение сложившейся структуры, когда, например, муниципальные объекты и дороги передаются на обслуживание территориальным организациям. Может быть, у вас есть какой-то особый взгляд на устройство дорожной системы?

– Пути для оптимизации системы есть всегда. Мы народ такой, что всегда недовольны своими поступками, своими действиями, своими результатами. И это хорошо. Раз человек недоволен, у него есть возможность реализовать себя. А если он сказал, что все сделал, все решил, это стагнация, то есть смерть. Кто не хочет смерти, должен быть недоволен результатами своей работы, хотя сам результат будут оценивать пользователи дорог.

Я говорил и повторяю еще, что важная часть дорожной системы это привлечение капиталовложений, которые достаются очень сложно, через налогоплательщика, автолюбителя, через различные фонды, через всевозможные займы. Трудно потому, что многие не понимают, как дорога дает прибыль, мол, это же не ко-

рова, не гектар засеянных площадей, это просто асфальт. Выгоды от хороших дорог надо объяснять и словами, и делами. Каждый рубль должен работать эффективно, и если он вложен в дорогу, в мостовой переход или в транспортное средство, его отдача должна быть быстрой. Эта задача стоит перед Министерством транспорта и дорожного строительства.

Но чтобы иметь возможность привлекать капиталы, чтобы с организацией считались, она должна иметь активы. Когда ко мне пришел министр и сказал, что в Саратовской области около 10 тысяч километров дорог, я заставил его пересчитать дороги и сделать карту. Оказалось, что общая протяженность автомобильных дорог под 20 тысяч километров. Были дороги бесхозные, были дороги колхозов и совхозов, были муниципальные дороги. Все они имеют определенную стоимость и все они сегодня в ведении одного министерства.

А тот, кто старается увеличить свои активы, а не спрятать их, получает инвестиционную привлекательность. Если сегодня стоимость транспортных и дорожных сетей министерства будет исчисляться в 100 млрд рублей, то под эти миллиарды можно взять кредиты. Любой нормальный, цивилизованный европейский банк как минимум 10 млрд даст под такие активы. Эти огромные деньги станут мощным рычагом, через который можно решить извечную проблему для дорог – отсутствие финансирования.

Дополнительно к средствам банков можно использовать накопления населения, создав банковскую систему в дорожной отрасли. Это не запрещено законом – активы будут работать вместе с землей, на которой они размещены, а люди под них понесут свои сбережения. Они станут главным инвестором во всех наших делах и будут видеть, как работают их деньги.

На территории Саратовской области у людей находится примерно 20 млрд рублей, и львиная доля, больше половины, спрятана в «чулках». Мы в области организовали дорожный банк. И люди понесли сюда деньги. Их привлекает выгодный процент, слово и авторитет министра и самое главное – дело. Они видят развернутое дорожное строительство и участвуют в нем. Так, первые 500 млн рублей уже появились на счете банка. И если в прошлые годы дорожники ждали, пока депутаты поделят бюджет, и, как правило, первый квартал года для дорожной отрасли был потерян, теперь в этот период есть возможность заготовить инертные материалы, обеспечить инфраструктуру дороги, сделать ее читаемой для водителя.

И все это только за счет активов автомобильных дорог. А если объединить активы всего транспорта, ускорить их оборот? Здесь кроется громадный резерв финансирования, и именно поэтому я считаю, что отдельные кубики воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства должны соединиться в одну монолитную глыбу – Министерство транспорта.

– Дмитрий Федорович, этот номер журнала будет новогодним. Что бы вы хотели пожелать дорожникам России?

– Надеюсь, к Новому году наша Россия будет со снегом. Этот снег должен тепло обогреть нашу землю, наши зерновые культуры, наши сады, но в то же время дороги страны должны соответствовать своим стандартам, чтобы никто перед Новым годом не опоздал к 12 часам, к праздничному столу, к своим семьям, к домашнему очагу.

Знаю, что для дорожников не бывает праздников и выходных. И тем, кто смотрит за состоянием дорог, тех крепких нитей, соединяющих людей, семьи, регионы и государства, как правило, не удается поднять бокал шампанского в новогоднюю ночь. Тем не менее желаю, чтобы дорожники встретили праздник с зарплатой, с богатым столом, и когда будут отдыхать – с бокалом шампанского.

Мне приятно констатировать, что благодаря им и в первую очередь, конечно же, усилиям дорожной службы России во главе с Игорем Николаевичем Слюняевым, там, где раньше были направления, появляются современные дороги. И я несколько не сомневаюсь, что в нынешнем, XXI веке доминирующими станут дороги первой категории. С Новым годом!



Автомобильные дороги



Тамбовская область



Пензенская область

Воронежская область



Волгоградская область

Характеристика сети автомобильных дорог Саратовской области по состоянию на 01.07.2002г.

Условные обозначения	Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км		Количество мостов и путепроводов	
		Всего	С твердым покрытием	Шт	п.м.
	Общая протяженность сети автодорог области	18450	13781	837	42595
	Дороги общего пользования (находящиеся на балансе Комитета)	10330	10231	553	25380
	Федеральные дороги (находящиеся на балансе Комитета)	717	717	63	3630
	Сызрань - Саратов - Волгоград	392	392	30	1867
	Подъезд к г. Саратову от авт. «Каспий» (Москва-Астрахань)	224	223	27	1572
	Пенза-Саратов	102	101	4	191
	Территориальные находящиеся на балансе комитета, в том числе основные магистрали	9622	9514	490	21730
	Энгельс-Ершов-Озинки	288	288	15	607
	Самара -Энгельс-Волгоград	374	360	36	2202
	Тамбов-Саратов	224	224	17	1254
	Внутрихозяйственные дороги	5411	1300	154	5347
	Дороги муниципальной собственности	2700	2250	130	11888

ЗАПАД-ВОСТОК

Основной маршрут международной трассы
Энгельс-Ершов-Озинки-граница с Украиной
Протяженность в пределах Саратовской области - 1023 км

СЕВЕР-ЮГ

Основной автодорожный коридор
Энгельс-Ершов-Озинки-граница с Украиной
Протяженность в пределах Саратовской области - 1023 км

Наименование показателей	Ед. изм.	Объем
Соединено дорогами с твердым покрытием районных центров	шт (%)	38 (100)
Соединено дорогами с твердым покрытием центральных усадеб бывших колхозов и совхозов	шт (%)	656 (100)
Соединено дорогами с твердым покрытием сельских населенных пунктов	шт (%)	1151 (63)
Необходимо построить дорог с твердым покрытием для соединения оставшихся 500 сельских населенных пунктов	км	4220

и Саратовской области

Ульяновская
область



Самарская
область



КАЗАХСТАН



ети "Е" від Е-38. Киев-Глухов-Курск-Горшечное-Воронеж-Борисоглебск-Балашов-Саратов-
стана-Уральск-Актюбинск-Карабулак-Аральск-Новоказалинск-Кзыл-Орда.
ой области - 582 км.

сийской Федерации. Сыктывкар-Киров-Йошкар-Ола-Чебоксары-Ульяновск-Саратов-Волгоград.
ой области - 392 км.



ХЛЕБ МИНИСТРА



Подъезд к СХПК "Геворгский", награжденному почетным знаком губернатора области

– Очерки обо мне писать еще рано, – покачал головой Геворг Джалалович, встретившись с журналистами. – Столько дел впереди, и самых трудных... Хлеб министра – он, знаете ли, не всегда прямо из печи да с хрустящей корочкой...

И мы решили: пусть это будут просто заметки о человеке, за тридцать семь лет прошедшем путь от штукатура строительного цеха до министра транспорта и дорожного строительства Саратовской области. И о хлебе, то бишь, о судьбе.

ДЕЛА ДАВНО МИНУВШИХ ДНЕЙ

На субботу мы договорились с ним ехать в Балтай, районный центр, где Геворг Джалалович Джлавян до перехода на нынешнее место работы возглавлял хозрасчетный дорожно-строительный участок. Не получилось. С утра внеплановое совещание у губернатора, потом другие неотложные дела. Он позвонил, извинился:

– Езжайте сами. Без меня даже лучше: проще с людьми беседовать будет. Да, по пути загляните в наш городской парк, когда еще его увидите...

Парк был огромным, с прудами и горбатыми мостиками, деревянными скульптурами, смелыми рыжими белками, доверчивыми лебедями. Поначалу показалось, что он искусственно стилизован под старину – с этими скамьями, вырубленными из цельных стволов, с деревянными же указателями аттракционов и площадок, вырезанными умелыми мастерами. Но нам тут же пояснили: парку двести лет, многие

уголки его сохранились до наших дней в первозданном виде. Девочка-школьница с букетом из разноцветных осенних листьев охотно выступила в роли гида:

– Его еще Алексей Давидович Панчулидзе основал. Да вон ему памятник стоит!

Имеретинский дворянин Давид Малеевич Панчулидзе приехавший в срединную Россию в середине восемнадцатого века, прибавил к окончанию своей фамилии букровку, дабы быть ближе к местным людям не только по духу, но и по форме, пустил в эту землю глубокие корни, переплётшиеся с фамилиями Милославских, Огаревых, Герценов. И это как раз сын его, Алексей, разбил в Саратове парк, на который приезжали посмотреть, как на главную достопримечательность города. Надпись на памятнике так и свидетельствует: «Алексей Давидович Панчулидзе, основатель городского парка». И лишь ниже, как необязательная приписка, еще одно пояснение, свидетельствующее о том, что был Алексей Давидович и губернатором Саратова.

Белки безбоязненно грызли орешки,

синицы брали корм с ладоней, белые лебеди скользили по старинному пруду...

Скажите, вам часто доводилось видеть памятники людям, посадившим в России парки? Строившим дома, прокладывавшим дороги?! Государям ставили, и полководцам, и ученым, и, так сказать, властителям дум – поэтам да писателям. А вот садоводам, архитекторам, дорожникам – нет. Наверное, считали, что материальные плоды их трудов уже сами по себе есть память грядущим поколениям.

Правильно, между прочим, считали.

ПРОСТАЯ АРИФМЕТИКА

Сейчас, сев в министерское кресло, Геворг Джалалович подписался под лозунгом «Саратовской губернии – достойные дороги!» Более того, он с уверенностью утверждает, что дороги эти будут лучшими в России.

Мечтать не вредно, как говорят шутники. Мы, мол, к обещаниям привыкли, посулы и не такие слышали...

Но дело в том, что Джлавян пустыми

обещаниями не разбрасывается. Двенадцать лет назад став председателем кооператива «Строитель», а затем директором хозрасчетного дорожно-строительного участка, он вывел некогда отстающее предприятие на первое место в области. За опытом сюда, правда, посылать его коллег поначалу не спешили, поскольку слишком уж неординарно действовал молодой руководитель.

В чем это проявлялось? Прежде всего, в смелых экономических комбинациях. Чтобы понять их суть, надо вспомнить то время, в которое на финансовом поле бал праздновали бартер и взаимозачеты. Живых денег хозяйственники не видели, налоговая система дышала на ладан, росли недоимки... По каким курсам осуществлялись расчеты, вам не скажет ни один ученый экономист, но во что конкретно обходилась такая «меняловка», знает каждый трудяга. Дизтопливо, к примеру, оборачивалось дорожникам не по семь, а аж по четырнадцать рублей за литр. Таким образом, бартер в лице посредников сжирал половину заработанного.

Останавливались предприятия, зарастали сорняками некогда урожайные поля. Распродавалась за бесценок техника. Теряли работу люди. Какое поведение руководителю подсказывала логика? Сокращать коллективы, выжидать, когда выздоровеет экономика. Так стали поступать многие. Но не Джлавян! Он сначала сам садится за проекты, потом идет в НИИ экономики и организации АПК, получает там необходимые консультации и... на последние деньги дорожного кооператива, естественно, с согласия рабочих, начинает

приобретать то, что осталось от колхозов. Зачем? В тонкость расчетов вникать сейчас не будем, ибо это потребует многих страниц цифровых выкладок, а популярно перескажем идею Геворга Джалаловича так. И колхозы, и дорожники имели финансовые отношения с одними и теми же организациями – к примеру, с энергетиками, газовиками... По взаимозачетам у каждой из сторон накрутился прямо-таки клубок претензий друг к другу (колхозы должны энергетикам, энергетика – дорожникам и т.д.). И чтобы распутать его, не потеряв при этом, стоило, понял Геворг Джалалович, объединить усилия тружеников полей и трасс. «Простая арифметика, – скажет потом Джлавян. – Прикинули – в плюсе остаемся. Так почему же от выгоды отказываться?»

Арифметику все мы учили. Не все прикидывать стали. Отсидеться и подождать – оно как-то проще. Справа ждут, слева ждут – чего ж высываться? Тем более инициатива зачастую наказуема, это всякий знает. А ну как спросят: вы что под выгодой имеете в виду, господин хороший? Выгодно стало дорожникам за счет сельхозартели? Или колхозам за счет дорог? Или в свой карман выручку положили? Вот тут, чужие деньги считая, и высшая математика в ход идет. Было дело, проверяли. И что оказалось? Дороги строятся, причем одни из лучших в области. Три упавших колхоза на ноги поднялись, через год хлеб там хороший собрали, некоторую часть его на щебень поменяли... В целом же эти сельские хозяйства ежегодно реализуют сейчас сельхозпродукцию примерно на 30 млн рублей, приносят хорошую прибыль,



Геворг Джлавян

и давно уже погашен тот капитал, который был направлен ХДСУ на оздоровление их экономики.

Таковы далеко не полные результаты работы первого в России потребительского кооператива, в который вошли хозрасчетный дорожно-строительный участок, строительная организация «Балтайстрой» (о ней речь впереди) и три сельхозартели. Повторим еще раз, что создал кооператив и долгое время руководил им Геворг Джалалович Джлавян.





КИКИНО В МАСШТАБАХ ГОСУДАРСТВА

Как патриоты отрасли мы должны, наверное, сказать: старания Джлавяна при создании кооператива были направлены в первую очередь на то, чтобы в Балтайском районе развивалась опорная сеть, стало более качественным дорожное покрытие...

Георгий Джалалович таких очередей не признает. Экономика страны – единый орган, взаимозависимость всех ее составляющих ни в коем случае не должна нарушаться. Если поставлена задача сделать саратовские дороги лучшими в России, значит, область планирует занять лидирующее положение в развитии промышленных отраслей, сельского хозяйства, поднять на качественно новый уровень решение социальных задач – а иначе зачем и кому нужны будут дорогостоящие автомагистрали?!

Сменим масштаб разговора и вернемся опять в Балтайский район.

Новенькая дорога ведет нас из Больших Озерков сначала в Пилюгино, потом в Алентьевку. Оба этих села числились в разряде умирающих. Чуть непогода – и добраться туда можно было лишь одним способом: на тракторе. Так, между прочим, и председатель колхоза туда ездил: там, где заканчивался асфальт, его машину уже ждал «Кировец» с тросом. Кому охота в такой дыре жить? Покинула села молодежь, за ней потянулись специалисты, закрылись магазины...

Вот оно, Пилюгино. Три десятка домов, синие свежекрашенные штакетники красуются вдоль трассы. Штакетники поставили тоже дорожники: расходы небольшие, а плюсы очевидные. Подходы к колодцам тоже ими окультурены. В селе магазин недавно открылся. Было три десятка домов, и просматривалась тенденция к снижению их числа, а вот теперь есть желающие тут строиться.

Заезжаем еще в одно село – Кикино.

Сюда, как здесь шутят, по прямой и птица не рисковала лететь. В этом году проложили более четырех километров асфальта и вышли на окраину. По сути, осталось улицу заасфальтировать. Слева видим нежилой дом с прогнувшейся крышей. Справа женщина красит калитку.

Вчерашнее и сегодняшнее села Кикино.

Из райцентра ныне можно проехать в любое село – ХДСУ постарался.

Если же в целом о кооперативе говорить – есть конкретные наработки: построить новые АБЗ, разводить племенной крупный рогатый скот, освоить овцеводство, открыть мясоперерабатывающие цеха, продолжить жилищное строительство и, значит, обеспечить работой десятки людей.

В райцентре увеличивается население, за последнее время его жители приобрели 118 новых автомобилей. А новоселий сколько справлено! Вы в наше время часто об этом слышите?

НОВОСЕЛЬЯ

За окраиной райцентра ровными рядами вытянулись новые дома. Их почти полсотни. Кто-то заселился сюда год назад, кто-то на этой неделе и еще даже не отпраздновал новоселье. А вот фундаменты под коттеджи, которые вырастут здесь в следующем году...

Мы осматриваем квартиру, в которую только что въехала семья Латфулиных. Глава семейства, Иршат, работает механиком в ХДСУ, сейчас, можно сказать, днюет и ночует на федеральной трассе Сызрань – Саратов – Волгоград, сегодня выпал выходной, но после обеда Иршат все же почитается к своим: «По горло дел!». Жена его, Елена, – заведующая районным родиль-



Семья министра



Директор Балтайского ХДСУ Гагам Джлавян почетный гость в новом доме Балтаицевых

ным домом. Держит на руках крошечную дочурку Юлю, показывает просторные комнаты, говорит при этом смеясь:

— Прошлым летом встретилась с Геворгом Джалаловичем у магазина, он спрашивает, как жизнь, как сын — Рома у нас школьник. Ничего, отвечаю, грех жаловаться. «А почему детей больше не заводите?» Как, говорю, заводить, если живем в двух крошечных комнатах. А он: «Родите ребенка — коттедж дам!» Вот мы и родили!

— Джлавяну на слово поверили?

— Мы знаем цену его слова! Если что пообещает, то обязательно выполнит. У любого спросите. У Димы Казанцева, к примеру. Геворг Джалалович пообещал: «Женишься — квартиру дам». Сегодня у него свадьба, уже в новом доме гости собираются.

Дима Казанцев — грейдерист, невесту нашел тоже из своих — дочь машиниста катка Шувалова. Чуть поодаль от Латфулиных жить они будут. А рядом, в соседних коттеджах, — водитель Андрей Шукшов, сварщик Виталий Ильинов, грейдерист Владимир Епифанов... Сказать, что квартиры чудесные — вроде как ничего не сказать. Кухни под двадцать метров, общая площадь за сто. Мало того, в ходе строительства — а строят свои, из ЗАО «Балтайстрой» (специализация — жилье и местные дороги) — будущие хозяева вправе вносить изменения в проекты. Джлавян так распорядился: «Пусть квартира будет такой, как душе угодно! Времена, когда в вагончиках и бетонных коробках ютились, закончились. По-новому и жить будем, и к делу относиться!»

Вот и настало время вспомнить вагончики.

Но перед этим обязательно надо сказать, что поселок дорожников уже имеет свой юридический адрес, свое название. По единогласному решению его жителей новый населенный пункт на карте района назвали Джлавян. В честь человека, впервые здесь сварившего асфальт и покрывшего им площадку механического тока, предназначенную для хранения зерна.

СЕМЬЯ. СЕМЬ «Я»

По разным причинам покидают люди насиженные места и ищут пристанища за пределами родовых гнезд. Тот же Давид Малеевич Панчулидзе, о котором мы уже вели речь, в крохотной Имеретии жил неплохо, но все же решил испытать, хватит ли у него сил для больших свершений. Хватило. Стал воеводой в Мценске. О сыне его уже говорилось, а вот о внуке, Александре Алексеевиче, можно сказать пару слов. Проявив себя на многих государственных должностях, он стал гражданским губернатором в Пензе. И высказался однажды так: «Назначение нашего рода в одном вижю: умножать славу России, Отечества!»

Джалал Шамирович Джлавян был далеко не дворянского рода, приехал на Волгу по вполне прозаической причине — на заработки. В шестидесятых-семидесятых годах прошлого столетия много подобных бригад из Молдавии, Азии, Закавказья колесили по просторам страны, строили кошары, оросительные системы, дома.

Джалал Шамирович специализиро-





Между прошлым ...



... и будущим



вался на прокладке дорог. Возглавлял бригаду в семь-восемь человек, варил на металлическом листе-десятке битум (топливом служили изношенные покрышки), грузил его на машины, раскатывал ручными катками... Как-то и где-то увидел смешительный барабан, день вокруг него лазил, потом составил свои чертежи и по ним соорудил на окраине Балтая заводик, который худо ли, бедно, но мог варить асфальтобетонную смесь.

Дорожниками была вся его семья. Старшие сыновья, Геворг и Шамо, в десять лет с любым взрослым делом управлялись, на любой дорожной технике работали, трактор могли собрать, как говорится, от рамы, младший, Гэгам, за ними тянулся, дочь, Джемма, во всем маме помогала, а та, бывшая детдомовка, и обстиривала всю бригаду, и еду на всех готовила, а надо было – и асфальт варила. На зиму уезжали они на родину, в Нагорный Карабах, а весной возвращались сюда, ухитрялись размещаться в одном вагончике на колесах. Он жив еще, стоит на хозяйственном дворе дорожного участка, как напоминание о тех годах.

В конце восьмидесятых бригада реорганизовалась в кооператив, слава о ней гремела по области и даже за пределами ее: здесь появился уже настоящий АБЗ, была приобретена мощная техника, люди хорошо зарабатывали, и чтобы попасть в коллектив Джлавяна, в Балтай приезжали дорожники не только из других районов, но и из Пензы, Самары, Ульяновска... Если бы и были у Джалала Шамировича мысли вернуться в Карабах, то пропали, когда там война началась: некуда стало возвращаться.

Рано оборвалась жизнь Джлавяна-старшего. Многое он, наверное, успел бы еще сделать. Только добрым словом поминуют его люди. В саратовских землях назвали поселок в честь знатного дорожника. В Нагорном Карабахе, в селе Новый Шен, имя его носит школа. Это – как символ дружбы между русскими и армянами.

Дороги, построенные Джалалом Шамировичем, еще служат району. Но не в них одно дело. В жизни надо ведь не только вырастить дерево и построить дом,

но и воспитать ребенка. В этой семье выросли хорошие дети, каждый – личность, каждый сделал себе имя, и о каждом стоило бы говорить подробно и много, ибо и их девиз – «Умножать славу Отечества!».

Но сегодняшний рассказ – об одном из них. О Геворге Джалаловиче.

ВОСКРЕСНЫЙ РАЗГОВОР

В субботу нам встретится так и не довелось. «В воскресенье поговорим, никто мешать не будет», – сказал он.

В воскресенье с утра в его приемной было полно людей, как и в любой будничной день. Министр нас не торопил, но мы понимали, что время его ограничено, и спешили задавать вопросы.

– Геворг Джалалович, в каком состоянии хозяйство приняты?

Он медлит с ответом, видно, хочет быть тактичным по отношению к своему предшественнику:

– Накопился недоремонт, есть тому и объективные, и субъективные причины. Культура производства... Скажем так: оставляет желать лучшего.

– Вы в самом деле думаете, что когда-нибудь наши трактористы будут в костюмах и при галстуках на работу выходить?

– Хорошо было бы. Однако термин «культура производства» имеет более глубокий смысл. Пример: есть у нас АБЗ, производящие за смену, скажем, пятьдесят тонн продукции, а можно смонтировать завод, который будет выпускать пятьсот тонн при тех же человеко-затратах. Вопрос: нужна или нет новинка производству? Два предполагаемых ответа: нет, потому что дорого стоит; да, потому что высокопроизводительна. Так вот, эти оба ответа могут быть неверными.

– Как так?

– Очень просто. Ответ должен быть обоснован, все подсчитано с точностью до копейки! Дорого – это значит, не окупится и через десять лет? Вы можете доказать это расчетами? И сможете ли вы найти применение пятистам тоннам асфальта, или завод будет у вас работать вполсилы?

– Так когда-то, до копейки, вы, Геворг

Джалалович, обосновывали создание кооператива, приобретение сельхозпредприятий. Благодаря тому вашему решению балтайские дорожники и сегодня ходят в передовиках. Скажите, а почему бы опытных не внедрить в другие районы области? Вам, как министру, сделать это будет нетрудно...

– То наше новшество было хорошо лишь в свое время. В принципе, зачем мы пошли по пути кооперирования? На этот сложный вопрос можно ответить очень коротко: средств, живых денег не хватало. Состояние экономики в стране напоминало мутную волну, где справа-слева ничего не видно и вся надежда только на себя. Мы ведь по той же причине и свой банк создали, чтоб привлекать к производству не только свои деньги, но и сторонние! Сейчас ситуация в корне изменилась.

– После того, как вы стали министром?

– Нет, изменилась ситуация прежде всего на федеральном уровне. Я хоть и восточный человек, не лстыец, поверьте! Но не могу не сказать доброе слово в адрес первого заместителя министра транспорта России, руководителя нашей отрасли Игоря Николаевича Слюняева. Считаю, во многом благодаря ему у нас закончился... как бы это сказать... ладно, скажу, как думаю: финансовый бардак закончился. Так сражаться за целевые дорожные фонды – это уже подвиг, честное слово. Мы стали вовремя получать деньги из центра, и сразу же исчезли посредники! Остается грамотно решать экономические задачи на территориальном уровне.

– Какие конкретно?

– Да хотя бы проблему возвращения долгов – она жива и сегодня. Мы заключили договор с налоговой инспекцией, готовы участвовать в развитии этой службы, а взамен получаем прекрасную отдачу: сотрудники ее от наших должников, как говорится, «вытаскивают» рубль в рубль. И не надо никаких теневых сделок «ты – мне, я – тебе». Они хоть и называются полюбовными, однако в основе каждой – все равно обман.

Далее, из социально-экономической тематики. Как привлечь к себе высококлассных специалистов? Стабильные заработки – это еще не все, я уже говорил,

что время изменилось и на большинстве предприятий люди тоже получают вовремя. Большие деньги платить? Увы. Были бы деньги, мы бы и людям прилично платили, и, самое главное, строили дороги только первой и второй технической категории. Хорошо, сейчас опять-таки благодаря взвешенной политике руководства Государственной службы мы перестали гоняться за километражом, строим меньше, но лучше. Как, к примеру, на участке 238 – 250-й километр федеральной трассы Сызрань – Саратов – Волгоград. Когда ее первоначально строили, наверное, не о пользователях, водителях думали, а о том, как быстрее освоить выделенные деньги...

Но вернусь к вопросу привлечения нужных нам кадров. Для этого есть верный путь: строительство жилья. Если каждое ДРСУ будет работать с прибылью, две-три квартиры в год они строить в состоянии.

– Научиться бы только работать с этой самой прибылью...

– А это, знаете ли, не так сложно. Если в более трудные времена мы могли деньги зарабатывать, то сейчас...

– Опять простая арифметика?

– Да! Привожу конкретный пример. Много, конечно, упрощаю, но суть будет ясна. В дорожной организации 200 человек, 40 КамАЗов, и объем работ они в состоянии выполнять на 60 млн рублей. Это при условии, что водители добросовестно трудятся, техника не ломается, перебоев с горючим нет... Словом, оптимальный режим, ни рубля лишнего вроде не заработать. А я говорю: ребята, если мы примем на работу еще семьдесят человек, мы заработаем 120 миллионов! Всего-то и надо: организовать работу в две смены. И так работаем, и так зарабатываем!

Недавно по одной из наших автодорог глубокой ночью проезжал губернатор Дмитрий Федорович Аяцков. На другой день выступает на совещании, спрашивает: как же вы, Геворг Джалалович, заставляете людей ночами работать? Какие слова для этого находите? А я говорю: зачем



Дорожная техника – привычный интерьер для министра

людям слова? Им выгодно трудиться в таком режиме. Отдых им налажен, трехразовое бесплатное питание обеспечено, и, конечно же, они понимают, что на только в своем кошельке дополнительную сумму иметь будут, но и получат возможность пересесть на новые машины, опять же квартиру получить. Хотя нашему губернатору это можно и не объяснять, он все сам прекрасно понимает и вопрос задал скорее для того, чтоб кто-то другой ответ выслушал.

– Геворг Джалалович, для организаций, которые занимаются строительством дорог, здесь все верно. Но как быть тем, кто сидит только на содержании? Там ведь прибылей нет...

– Все дорожные хозяйства у нас, так сказать, смешанного типа. И я считаю, это верно. Пусть у каждой организации будут равные возможности. Более того, у нас ведь и по формам собственности дорожные организации представляют полную гамму: есть частники, есть госструктуры, есть акционеры. А дорожная политика должна быть одна: господа и товарищи, в карман мы ни к кому не лезем, но требуем одного – следовать только интересам государства. Если у кого будут возобладать частные интересы – для вас объемов не найдется, так и знайте! Ведь мы почему в экономическую пропасть в девяностых годах катились? Дали людям свободу в деятельности в расчете на их порядочность и честность. Мол, зарабатывайте, но не забывайте о России. Забыли...

– Геворг Джалалович, у вас есть завет-

ное желание?

– Да. Мы сейчас, можно сказать, работаем одной командой: Государственная служба дорожного хозяйства и руководители дорожных ведомств на местах. И я бы очень хотел, чтобы такая стабильная обстановка не была ничем нарушена. Будет стабильность, будет уверенность в завтрашнем дне – мы же сможем приобрести под лизинг хорошую технику...

Тут бы впопору улыбнуться: о заветном желании речь

идет, а Джалаян – о лизинге и технике суждает. Но такой уж он есть!

– Геворг Джалалович, вы время для семьи находите? У вас ведь трое детей...

– И чудесная жена, которая всю себя посвящает им и мне. Нахожу, конечно. Вот будет выходной... Тут его взгляд останавливается на календаре. – Сегодня воскресенье, да? Ну, сегодня я домой попаду, когда детишки спать уже будут. Если честно, и в прошедшие выходные не получилось с ними пообщаться. Зато во время отпуска целых две недели не буду от них отходить ни на шаг. Я отпуска только с семьей провожу.

Под постоянный трезвон телефонов беседовали мы в воскресный день с министром Г.Д. Джалаяном. В его приемной в это время тоже теснились посетители: знают, что в воскресенье он здесь, в своем рабочем кабинете. Знают, что примет, выслушает и поможет решить любой вопрос. А как же иначе: дело для него превыше всего. «Я – ответный человек», – обронил он как-то в беседе. Ответными людьми называли раньше дипломатов, решавших задачи государственной важности и державших за них ответ перед государем и народом. Каждое их слово, каждый поступок должен быть подчинен интересам России. Как там Панчупидзев почти два века назад говорил: «Умножать славу Отечества»?

Хорошо, что есть такие люди. Знают, будут в России и парки, и дороги.



Виктор Борисович СТАРОДУБЦЕВ –

академик Академии транспорта России, доктор транспорта, заслуженный человек.

К мнению таких людей обязательно прислушиваются, по возможности учитывают.

Но, как известно, нет пророка в своем отечестве, и много еще остается в общепринятом курсе развития отрасли того, что кажется этим людям нелогичным, неправильным.

Может быть, со временем именно их мысли воплотятся в жизнь, но пока первый заместитель министра – председателя комитета

по экономическим вопросам Виктор Стародубцев,

затрагивая в ходе нашего разговора острые вопросы дорожной отрасли, неоднократно подчеркивал:

«Это лично мое, частное мнение».

“ЧАСТНОЕ” МНЕНИЕ

ТРЕХУРОВНЕВЫЙ БЮДЖЕТ

Из общей протяженности дорог в Саратовской области в 18 446 км лишь 15 тыс. 746 км охвачены деятельностью Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог. И с этой сетью есть ясность на перспективу. Но кроме нее в области насчитывается 2700 км муниципальных дорог, которыми ежедневно пользуются более двух миллионов человек. Это улицы городов и райцентров, которые не относятся ни к автомобильным дорогам общего пользования, ни к сельским дорогам. И с их финансированием возникают большие проблемы. К примеру, только в самом Саратове сеть дорог составляет 920 км. Чтобы она ремонтировалась, реконструировалась и развивалась, необходимо выделять около 600 млн рублей. На деле выделяется только 27 млн и плюс 62 млн составляет доленое участие комитета. В целом это чуть больше 15 процентов от требуемого объема.

Если уж в областном центре такое положение, то что говорить о районных городах и поселках? Муниципальных средств настолько мало, что не хватает даже на элементарную расчистку улиц от снега зимой или уборку мусора летом. Так или иначе дорожники, которые сами живут в этих населенных пунктах, участвуют в ремонте и содержании муниципаль-

ных дорог. По-другому быть не может и не должно. Значит, надо закрепить все законодательно.

Сейчас везде действует система двухуровневых налогов – федеральный и территориальный. Муниципального уровня нет. Саратовские дорожники предлагают внести на рассмотрение Государственной Думы Российской Федерации законопроект, предусматривающий введение трехуровневой структуры финансирования дорожного хозяйства с выделением на муниципальный уровень до 10 процентов доходов, поступающих в территориальные дорожные фонды.

СРЕДСТВА И МЕТОДЫ

Целевой характер средств дорожных фондов пока сохранен, хотя источники их образования и претерпели значительные изменения. Существовавший налог классифицировался как оборотный и, значит, не имеющий права на существование. Но кто так считает? Наблюдатели из Западной Европы, из Америки? Они забывают, что у них, в частности в США, подобный налог прусуществовал 45 лет и за это время там смогли построить свыше пяти миллионов километров дорог. И теперь коэффициент плотности дорог там составляет 0,7, а в России только 0,1. А ведь плотность дорог характеризует экономический уровень развития страны в целом и соот-

ветственно уровень жизни населения. Это оптимальные схемы перевозки грузов, это значительная экономия в транспортной составляющей.

Хотим мы или не хотим, а дорогами необходимо заниматься сообща. Так было всегда. С чего началось бурное дорожное строительство в шестидесятые годы? С указа о доленом участии в стройке всех организаций, в том числе колхозов и совхозов, деньгами, ресурсами, техникой. По этому принципу был построен и налог на пользователей. Да, это был оборотный налог. Но он был логичен. В нем отражалась доля участия каждого гражданина в дорожном строительстве, причем именно потребителя, а не производителя. Любые другие сборы все равно коснутся каждого человека, да еще, может, и в большей степени. Ведь даже в цене булки хлеба заложены 2–3 копейки дорожных затрат. И не важно при этом, пользуется покупатель дорогой или нет – он использует труд тех, кто возил семена, удобрения, урожай, муку, готовый продукт.

Замена налогообразующей базы не решает полностью проблем финансирования отрасли. Потому что при этом не учитывается самый важный аспект: дорожная отрасль социально выгодна и экономически необходима. Подсчитано, что каждый рубль дает три-пять рублей прямой прибыли, и до семи – косвенной. А на селе она доходит до 15 рублей. На западе лю-



бой кризис проходит через вложение денег в дорожную отрасль. Это одна из локомотивных отраслей, с помощью которой можно и нужно преобразовывать общество. И рано или поздно Россия пойдет по этому пути.

ИСТОЧНИКИ РАЗДУМИЙ

Новыми основными источниками финансирования определены акцизы на ГСМ. Их дополнит транспортный налог, земельный налог, территориальная доля налога на пользователей дорог и недоимка, которая осталась с прошлых лет. Небольшим довеском должны стать прочие доходы, такие, как сборы за проезд крупногабаритного и тяжеловесного транспорта, и другие.

Дорожный бюджет Саратовской области в 2003 году планируется в 2 млрд 200 млн рублей. В 2002 году он составлял 2 млрд 250 млн рублей. Немного сократился, но ощутимых потерь на первый взгляд не планируется. Однако реальный сбор акцизов у нас составляет порядка 70 процентов. К тому же если раньше они собирались с крупных заводов-производителей ГСМ, то сейчас с каждой отдельной заправки. Нужно время и опыт, чтобы научиться собирать их быстро и полностью. Удастся собрать – выйдет планируемая сумма, а если тенденция сохранится, то из доли акцизов в 656 млн рублей, собранной на 70 процентов, останется только 450 млн рублей. Потери ощутимые.

То же касается транспортного налога. Точнее формы его сбора. Раньше налог был привязан к техосмотру автомобиля и, соответственно, подлежал обязательной оплате. Сейчас форма демократичная. Сначала регистрируется транспортное средство, потом проходит техосмотр, а потом уже владельцу предлагают заплатить этот налог. Каждый ли человек сочтет необходимым вовремя рассчитаться по этому налогу, пока неизвестно.

Определенные сложности и с долей земельного налога. Он будет собираться к концу лета – началу осени. То есть начальный период года саратовские дорожники будут работать за счет остатков налога на пользователей дорог (их примерно 100 млн руб.) и налога на пользователей в части недоимок. Это еще около 500 млн рублей. В Саратовской области сейчас отработывается новый метод привлечения средств с помощью собственной банковской системы, но это пока можно назвать экспериментом.

К экспериментам другого рода следует отнести изменения в структуре управления федеральными дорогами. Саратовский комитет работает с федеральной сетью дорог по договору с Росавтодором. Практически эта сеть находилась на балансе территории. Теперь появились документы о передаче ее на баланс региональным дирекциям. Сомнительно, что региональная дирекция сможет лучше финансировать и исполнять функцию заказчика по нескольким территориям. Сложившаяся система управления успешно действует. Расходование средств можно проконтролировать с помощью той же региональной дирекции. При этом любому понятно, что из Москвы или из соседней области управлять дорогой сложнее. Территория оперативнее может реагировать на все появляющиеся недостатки и несоответствия на сети, расположенной под носом. К тому же остается возможность привлечения средств территориальных дорожных фондов на федеральные дороги, которые требуют гораздо больших капитальных вложений, чем дает Росавтодор.

РЕЗЕРВЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

За всеми изменениями источников финансирования остались в тени несколько очень важных для дорожников вопросов, решение которых позволит увеличить финансирование в рамках выделяемого бюджета.

Так, Законом РФ «О плате за землю» предусмотрено освобождение от уплаты земельного налога за земли, занимаемые федеральными автомобильными дорогами. На территориальные дороги закон не распространяется.

На 2003 год прогноз суммы земельного налога составляет 41,3 млн рублей, которые могли бы стать неплохой прибавкой к реальному дорожному бюджету. Саратовская область ежегодно принимает решение об освобождении от земельного налога земель, занятых территориальными автомобильными дорогами, и рекомендует делать это администрациям муниципальных образований. Тоже самое происходит во многих других областях. Поэтому давно пора вынести этот вопрос на рассмотрение Государственной Думы и оформить его законодательно.

Другим дополнительным источником финансирования может стать освобождение от уплаты налога на добавленную стоимость дорожных и мостовых работ, финансируемых из бюджетов всех уровней. Разве не странно наблюдать, как бюджетные средства, выделенные на строительство, не сработав, возвращаются в бюджет? В общей структуре расходов капитальных вложений в дорожный комплекс Саратовской области сумма НДС составит 494 млн рублей. А ведь она могла бы превратиться в километры новых дорог.

Кстати, при новом строительстве возникает еще одна общая для дорожников проблема – возмещение стоимости освоения земель. При этом не учитывается, что дороги строятся для общего пользования, а не для получения прибыли. В 2003 году прогнозируемый объем расходов, связанных с оплатой нормативной стоимости изымаемых для строительства автодорог земель, составит 150 млн рублей.

В целом из-за отсутствия законодательно установленных льгот по дорожному комплексу Саратовской области общий объем выпадающих доходов дорожного бюджета составит 685,3 млн рублей. Сбережение этих ресурсов в дорожном хозяйстве позволило бы ежегодно строить до 300 км новых сельских дорог и в кратчайшие сроки ликвидировать бездорожье.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Перспективы развития дорожной сети Саратовской области связаны не только с устройством твердых покрытий, но и с оптимизацией сети дорог. Существующая радиальная схема влечет за собой значительные расходы при перевозке грузов и пассажиров. Чтобы попасть из одного района в другой, например из Озинки в Перелюб, надо проехать около 250 километров, а напрямую, по бездорожью, всего 15 км. Такая же ситуация между Озинками и Пугачевом, между Горным и Ершовом.

Всего же для полной ликвидации бездорожья в Саратовской области предстоит построить около 4 тыс. км дорог, оптимизировав сеть и соединив между собой 500 населенных пунктов, в которых проживает около 70 тыс. человек. В первую очередь строительство охватит подъезды к 300 населенным пунктам с числом жителей более 100, остальные же, в которых от трех до нескольких десятков домов, получат качественный проезд во вторую очередь.

Эта программная задача подробно изложена в Целевой программе развития до 2015 года. Реализовать ее при имеющихся мощностях подрядных организаций возможно. Но пока мощности используются в лучшем случае на 30 процентов. Причина в недостатках финансирования, которые надо устранять на государственном уровне. Ведь это проблема не одной области – по всей России еще около 37 тысяч населенных пунктов не имеют выхода на сеть дорог с твердым покрытием.



Анатолий Уралев

Все нити технической и производственной политики Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог ведут к заместителю председателя комитета по производству Анатолию Алексеевичу УРАЛЕВУ. В его службе сконцентрированы основные отделы: производственный, строительства и эксплуатации, технический и отдел качества и лабораторного контроля.

— Это целесообразно, — считает Анатолий Алексеевич, — в рамках нашей службы осуществляется подготовка проектной документации, доведение ее до подрядчика, сопровождение в процессе работы, и контроль за результатами деятельности. При этом каждый строго выполняет свои функции. И если, например, производственный отдел занимается строительством, то отдел качества подходит к его деятельности так же жестко, как к остальным участникам дорожных работ...

О работе отдела качества и лабораторного контроля, который возглавляет Владимир Петрович Патронов, следует рассказать особо. Дело в том, что специалисты отдела при участии всего инженерного состава комитета в последние годы активно вели научно-исследовательскую и конструкторскую деятельность и достигли в этом определенных результатов. Некоторые из изготовленных ими образцов оборудования и приборов не имеют аналогов в Российской Федерации.



В углу небольшого кабинета начальника отдела качества и лабораторного контроля нашел себе местечко универсальный пресс, или, точнее, «Малогобаритный комплект лабораторного оборудования для изготовления асфальтобетонных образцов и определения их прочностных свойств, а также для определения прочностных свойств каменного материала фракции 5 – 10 мм». Даже по названию видно, что он остро необходим почти в каждой подрядной организации.

Необычность его в том, что для проведения испытаний стандартными методами необходимо два пресса на 50 и на 100 тонн. Стоимость каждого достигает 250 тысяч рублей. А местная самоделка, сертифицированная, кстати, в Москве, в центре стандартизации, по всем правилам, стоит всего ... 25 тысяч рублей. Цена настолько мала, что отпугивает потенциальных потребителей. А секрет прост — в прессе нет модной сегодня сложной электроники, компьютерного управления, да и изготавливается он с минимумом затрат,



АНАЛОГОВ

в крошечном цехе ООО «Стеккер», созданного на базе бывшего оборонного завода промышленно-строительной группы «Интеграл».

Для подрядных организаций, выполняющих небольшие объемы работ, этот пресс незаменим, и 20 таких приборов уже успешно используются дорожниками Саратовской области.



Другой интересной разработкой саратовских специалистов стала работа по использованию на дорожно-строительной технике лазеров, значительно упрощающих работу с автоматическими следящими системами.

Дело в том, что последние 10 лет производители техники мало внимания уделяют такой землеройной технике, как автогрейдеры. Они отстали от современного уровня машин и механизмов, делаются без автоматической следящей системы вертикальных отметок и поперечных уклонов. С другой стороны, из-за всеобщего развала почти не осталось уникальных специалистов, добивающихся точности с помощью интуиции. Чтобы работать так, грейдерист должен обладать талантом и набираться опыта многие годы.

Для устранения этого упущения саратовцы приобрели три лазера (излучатели и приемники), которые использовались прежде при выполнении гидромелиоративных работ. Они будут установлены на грейдеры и асфальтоукладчики, и с их помощью легко будут обеспечены стопроцентная ровность и соблюдение вертикальных отметок амплитуды при строительстве дорог.

Конечно, одного лазера недостаточно, нужна еще гидравлическая система управления отвалом, которую промышленность не выпускает. Этим устройством с привлечением научно-исследовательских институтов тоже занимаются в Саратове, и на 80 процентов работы уже выполнены.

Конечно, громадную роль автоматические следящие системы играют в работе асфальтоукладчиков. По последним закупкам укладочной техники заметно, что Брянский завод снабжает ее автоматикой очень низкого качества и ненадежной в работе. Между тем саратовцы изобрели и уже три года работают над совершенствованием собственной автоматической системы «Трасса». Она уже доказала свою точность и более высокую степень надежности. При этом ее стоимость всего 40 тысяч рублей против стоимости стандартной системы худшего качества в 120 тысяч рублей.



Производство саратовских умельцев

НЕ НАЙДЕТЕ

Странно, что Брянский завод, проявив интерес к разработке, не спешит ею воспользоваться, и дорожникам приходится переоборудовать новые укладчики своими силами.



К сожалению, отечественные машиностроители во многом неразворотливы и не умеют быстро перестраиваться, учитывать предложения потребителей. Например, на том же асфальтоукладчике датчик поперечного уклона и датчик высоты должны устанавливаться так, чтобы при изменении вертикального положения укладчика был обратный эффект, обратная связь. Но ее нет, и в результате образуется волна на покрытии.

Причина в том, определили саратовские дорожники, что серийно выпускаемая автоматика устанавливается на плиту и датчик реагирует только на движение плиты и не реагирует на положение самого укладчика. Чтобы избавиться от дефекта, саратовцы перенесли автоматику на одну треть длины тягового лонжерона. Теперь датчик поднимается и опускается синхронно с укладчиком и подает команду на сохранение угла атаки рабочему органу. При этом независимо от неровностей основания ровность обеспечена.

Эту разработку саратовцы тоже пытались предлагать производителям асфальтоукладчиков, но все остается по-прежнему. Приходится выходить из положения своими силами. В результате переоборудования загромождается рабочее место оператора, но сами операторы обеими руками голосуют «за». Мол, пусть неудобно, зато качество резко повышается. Достаточно сказать, что если требования к поперечному уклону составляют двадцать тысячных плюс-минус пять, при перестановке датчика колебания составляют плюс-минус две тысячных.



Немало внимания уделяют саратовцы решению проблем с органическими вяжущими материалами. Совместно с НПЦ «Росдортех» и Саратовским НИИ «Полимер» проводятся научные исследования для получения катионных эмульгаторов, необходимых при производстве катионоактивных битумных эмульсий для устройства конструктивных слоев дорожной одежды и шероховатой поверхностной обработки. Сдвиги есть. Можно упомянуть, что если импортный эмульгатор стоит около 2 тыс. долларов, то местный, не уступая в качестве, обходится в полтора раза дешевле.

Кроме того, совместно с кафедрой химических технологий Саратовского технического университета ведутся исследования возможностей получения модификатора и адгезионных присадок в битум. Уже прошли их испытания по разным направлениям. В течение зимы данные будут обработаны и выданы новые рекомендации для дальнейшей работы.

Идет работа и над применением модифицированного битума для улучшения трещиностойкости асфальтобетона при отрицательных температурах. По рекомендациям Союздорнии в области создано пять установок по изготовлению такого битума. А на покрытии нового мостового перехода работали по финской технологии устройства литого асфальтобетона.

Работа над улучшением свойств битума продолжается, но отношение к ней у самих разработчиков неоднозначное. Безусловно, качество битума улучшать надо, но теми ли способами? Быть может, все-таки надо сделать так, чтобы нефтепереработчики по-



Слева направо: директор ООО «Глеквар» Вадим Овод, главный специалист отдела качества и лабораторного контроля Вячеслав Алексеев, начальник отдела качества и лабораторного контроля Владимир Патронов

вернулись лицом к дорожникам и стали выпускать дорожный битум? Может быть, реально обойтись без окисления, искусственно старящего битум, используя метод бескомпрессорного приготовления органического вяжущего или другие технологии?



Качество асфальтобетонных смесей, как известно, зависит не только от битума. Большое значение имеет применение минерального порошка. Закупка его на стороне обошлась бы более чем в 3 млн рублей. Но эта проблема решена в Саратовской области с минимумом затрат, причем без приобретения какого-либо дорогостоящего оборудования. На базе Озинского ХДСУ энтузиасты, такие как, Анатолий Ниточкин и Николай Самойлов, изготовили из отработанных и списанных мельниц силикатного производства установку по приготовлению минпорошка. Затем приобрели цементовоз – суперМАЗ с электроприводом подачи, и с его помощью по разнарядке комитета все подрядные организации снабжаются минеральным порошком.

Проводятся интересные работы по улучшению адгезии каменных материалов с кислыми породами. За счет обработки битума ультразвуком в течение нескольких секунд перед смешением его с каменными материалами увеличивается прочность после длительного водонасыщения в 1,5-2 раза. Так же увеличивается коэффициент длительной водоустойчивости в 1,3-1,5 раза. Предполагается и увеличение прочности.

Инженерная мысль не стоит на месте, и у дорожников постоянно возникают новые идеи. Так, например, здесь, в Саратове, проектируется и разрабатывается электронно-механический прибор по определению коэффициента уплотнения асфальтобетона в процессе укатки. Теперь машинисту катка не надо считать проходы. Он включает импульс и красный, желтый или зеленый свет показывает результаты уплотнения.

Есть здесь и другой оригинальный прибор – пенетrometer ударного действия для определения коэффициента земляного полотна. Он способен с высокой точностью определить уплотнение земплотна из супеси, суглинка и глины (без каменных материалов) до глубины 13 метров. Аналогичные известные приборы способны работать только на глубинах до 40 см.

Многие изобретения и предложения имеют в своей основе несовершенство финансирования. Например, что делать, если электронная система автоматического управления АБЗ приходит в негодность? Заблаговременно заменить ее на новую? Не так-то просто, когда нет средств. Тогда что? Работать до выхода из строя, но иметь возможность при поломке немедленно перейти с автоматического управления на ручное. Это удобно, и такой метод уже опробован на заводе в селе Карамыш Саратовской области. В следующем году он будет внедрен на других предприятиях.



Своими наработками и знаниями саратовские специалисты готовы поделиться с коллегами других регионов. А внутри области все достижения доводятся до специалистов на курсах повышения квалификации, а также в ходе обучения и подготовки специалистов.



«ТРИ СЕСТРЫ» СТЯЖЕЛЫМ ХАРАКТЕРОМ



Гэгам Джалалян

На карте название «Три сестры» вы не найдете. Просто стоят вдоль федеральной трассы три небольшие горки, а сама дорога возле них сначала идет круто вниз, потом долго поднимается. Гиблое место для водителя, если чуть занепогодит.

Сейчас здесь идет большая стройка (стоимость проекта около 480 млн рублей). Новые километры дороги уже не будут представлять угрозу транспорту. Прокладывать их доверено одному из лучших дорожных коллективов области, который возглавляет Гэгам Джалалович Джалалян. Брат министра.

Его фотография – на районной Доске почета.

А на областную Доску вписано название и самого Балтайского хозрасчетного дорожно-строительного участка. Под руководством молодого директора (Гэгаму Джалаловичу двадцать восемь лет) предприятие осуществляет образцовое содержание 184 км территориальных дорог. За то время, с которого Г. Джалалян руководит ХДСУ, здесь в два раза возросла прибыль, в полтора – производительность труда. Средняя заработная плата рабочих увеличилась за два года с 3493 до 5938 рублей. За этот же срок ввод автодорог возрос более чем в два раза (с 14,23 до 35,2 км).

И вот – новый объект.

Работы ведутся в десятках метрах от пока действующей старой трассы. Сегодня погода стоит обычная для осени: густой туман, осклизлый асфальт. На спуске, что возле «Трех сестер», лежит на боку огром-

ная груженная фура, рядом с ней – обескураженный водитель. На подъеме буксует тяжелый КамАЗ.

– Это еще оптимистическая картинка, – поясняет Гэгам Джалалович. – Были тут случаи и драматичнее. А пробки из машин, как только снег выпадет, могут и на десять километров вытягиваться. Но – все: через год этому безобразию придет конец, безопасность движения со стороны дорожников будет гарантирована.

Трудятся балтайцы с опережением графика. Земляные работы выполнены более чем на восемьдесят процентов, а они, по существу, начаты в текущем году. 800 тысяч кубов уже перелопачено, только за ноябрь этот показатель составил 90 тысяч тонн.

Такие высокие темпы достигаются прежде всего грамотной организацией труда. Применяется вахтовый метод, механизаторы работают на федералке по две недели. Здесь для них установлены душевые с горячей водой, есть где отдохнуть. Организовано бесплатное трехразовое питание. За ударный труд и зарплата получается соответственная: до 15, а то и 18 тысяч рублей в месяц.

Главный инженер Сергей Трофимович Евсюков не скрывает оптимизма:

– Что качественно работаем – это специалисты из нашего министерства подтверждают. А что споро – сами видите!

«Три сестры» скоро станут ласковыми, как шутят тут дорожники. А сами они переедут на новый объект – к Лыковому ручью.

Мостоостроительный отряд № 8 ОАО «Волгомост» организован в апреле 1950 года. С тех пор коллективом построено 456 мостов и путепроводов на дорогах общего пользования в Саратовской, Куйбышевской, Воронежской и Волгоградской областях. Построено и более 150 малых мостов по заказам мелиораторов. Специалисты мостоотряда участвовали в строительстве и восстановлении мостов и путепроводов в Афганистане, Вьетнаме, Лаосе, Йемене, Мозамбике и Финляндии. Но, конечно, их самые сложные объекты разместились в Саратовской области.

Долгое время визитной карточкой для Мостоотряда № 8, да и для самого Саратова, был старый мост, причудливо выгнувший свою спину над основным руслом Волги. А с недавних пор эта картинка на воображаемой визитке сменилась изображением элегантного изгиба нового моста через Волгу у села Пристанного. Красиво, но после пуска первой очереди в 2000 году мостовикам стало не до красот. Финансирование резко снизилось.

В 2002 году на строительство второй очереди мостового перехода через Волгу было выделено 244,2 млн рублей. На них закуплено и собрано 680 тонн металлоконструкций, надвинута 157 м конструкций – практически три пролета из 19 по основному руслу. Также проведена работа по антикоррозийной защите на 64 тыс. кв. м металлоконструкций.

Для окончания грандиозной стройки, надежно соединяющей Европу и Азию, требуется еще 2,5 млрд рублей. Поиск средств продолжается, и уже готово обоснование на получение кредита в Международном банке реконструкции и развития. Но, конечно, никакими деньгами не опередить технологический цикл строительства и последовательность операций по сборке, надвигке, укладке покрытия и так далее. В год на этом мосту реально можно освоить не более 800 млн рублей. То есть при благоприятном исходе с финансированием срок окончания работ возможен не ранее 2005 года, как это и намечено по плану.

У мостовиков есть все необходимое для напряженной работы. Но, надеясь на лучшее, они вынуждены готовиться к худшему и искать работу на стороне. Сейчас вахты по сорок пять человек ежемесячно отправляются в Петербург, где есть работы по субподряду. Часть людей была занята строительством эстакады в Гусельском овраге, который после пуска первой очереди стал напоминать узкое бутылочное горлышко. Строительство эстакады должно снять все вопросы соединения мостового перехода с основными дорожными артериями, избавив водителей и от последствий везанной распутицы, и от зимнего гололеда, и от

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ И ВОЛГУ

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ И ВОЛГУ

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ И ВОЛГУ



Мост через Волгу у села Пристанного

многочисленных аварий. На стройке уже освоено более 30 млн рублей, но работы пришлось приостановить.

Продолжается только ремонт и усиление опор на старом мосту постройки 1965 года, который с недавнего времени поступил под управление Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог Министерства транспорта Саратовской области.

Непривычно тихо было в преддверии Нового года на базе мостоотряда, экскурсию по которой провел заместитель начальника МО № 8 Анатолий Григорьевич Смоголь. С гордостью за свое предприятие рассказывал Анатолий Григорьевич об имеющейся современной мостостроительной технике, о прекрасно оснащенной лаборатории, о полигоне ЖБИ, способном изготавливать любые конструкции, включая балки длиной до 33 метров.

— Такого качества бетона вы поблизости не найдете, — говорил он. — Марка бетона 500 для нас не проблема. Мы работаем только с высококачественными материалами: гранитный мытый щебень, крупный песок, специальный бездобавочный сульфатостойкий цемент. А теперь, когда повсюду налажен уход за мостами, можно быть уверенным, что нашей работой будут гордиться потомки, удивляясь качеству строительства.

Наверное, останется в истории и технология строительства опор с высоким ростверком, которую мостоотряд применил одним из первых в России.

— Мы намного упростили процесс, — сказал Анатолий Григорьевич. — Раньше били шпунт в середине реки, заполняли площадку песком, ставили на нее технику, бурили, делали основание, потом ростверк в уровне реки, потом тело опоры шло. Мы же приобрели две плавучие опоры. На них устанавливаем мостик, с которого и бурим. Двухметровые столбы заглубляем на 20 метров в дно реки, делаем уширение до 3,5 метра, опускаем каркас и бетонируем. От дна до уровня воды остаются металлические обсадные трубы, дополнительно защищающие бетон, а на уровне поверхности реки делаем ростверк. Это дает большую экономию и сокращение по срокам строительства опор...

Много интересного рассказывал Анатолий Смоголь и о перспективах мостового строительства в Саратовской области. Их диктует время и обилие автотранспорта. Давно надо строить современные развязки в Саратове, давно идут разговоры о строительстве моста через Волгу в Балаково. Рано или поздно работа для мостоотряда будет, но пока все надежды связаны с созданием Министерства транспорта и дорожного строительства, которое активно ищет и, что самое важное, находит новые пути финансирования дорожного и мостового строительства.



Галерея памяти

МЕ ПРО И БУД

Весной 1928 года в Саратове был организован дорожно-эксплуатационный участок № 357. Возглавил его Николай Петрович Боков. В начале тридцатых он был репрессирован, но сам ДЭУ уже никогда не прекращал своего существования и является сегодня одним из передовых дорожных предприятий отрасли.

На его территории установлена так называемая Галерея памяти с именами и фотографиями тех, кто все эти годы руководил предприятием и завоевывал ему заслуженную славу: Боков, Бокарев, Ясиновский, Еремин, Егоров, Никитин, Забилов... Долгое время оно носило официальное название «Дорожник», и хоть сейчас заменено скучной буквенно-цифровой аббревиатурой (ФГУ «ДЭП № 299»), по укоренившейся уже привычке все называют своей коллектив старым добрым именем.

Вот и директор, Виктор Борисович Годунов, знакома нас с Галереей памяти, говорит:

– Богатая история «Дорожника» – моральная мотивация в труде. Вот читаем, понимаем, в какие трудные периоды и как именно трудились наши предшественники, и, конечно же, это помогает нам не сдавать позиций.

– А как с материальной мотивацией?

– Как и положено в зарождающемся капиталистическом обществе, – смеется он. – Учет, учет и учет! Вот произошел у нас такой случай с одним из водителей... Можно не называть его фамилию?

«Учет и учет» начался на предприятии с приходом сюда самого Виктора Борисовича, то есть два года назад. До этого он, выпускник Саратовского политехнического, трудился на объектах министерства мелиорации и сельского хозяйства, в «Дорожник» его пригласили на должность первого заместителя директора. Что он предложил

первым делом? Сделать прозрачной экономику хозяйства. Пусть люди не в ведомости узнают, сколько они заработали за месяц, а знают цену каждого своего шага. К примеру, за один рейс из пункта в пункт шофер получит 250 рублей. Если успеет обернуться по этому маршруту еще разок, бюджет его еще пополнят примерно полторы сотни... Все эти выкладки и расценки, кстати, вывешены в «Дорожнике» на видном месте, а в центральном диспетчерском пункте вам могут дать подробнейшую справку о том, кто, на каком участке и как сегодня потрудился, сколько при этом сэкономлено или перерасходовано горючего...

Так вот, о случае с водителем. Работает он на предприятии давно и так же давно – в почете, его фотография стала навсегда таблом стенда передовиков, а сам Н. вечно в президиумах, вечно на трибунах с пламенными речами: «Спасибо за доверие... добьемся... перевыполним...» И тут внедряет Годунов в жизнь свою задумку, при которой только за красивые глаза никто и копейки лишней не получит. Месяц прохо-

дит – Н. в числе середняков, другой – Н. опять далеко не лидер. Премии другим идут, честь воздают тоже другим... И бывший «герой»... сам снял свою фотографию со стенда: понял, что по инерции, со старым багажом в новых условиях на почет рассчитывать не придется.

Да и на заработки тоже. Раньше даже прогулять можно было, а теперь, когда конечный результат твоего труда на виду, и за нарушение дисциплины «автоматом» снимаются премии, и к тому же знаешь, что в городе найдется много желающих поработать в «Дорожнике», захочешь ли отлынивать?!

– Систему автоматизации мы в скором времени усовершенствуем, – говорит Виктор Борисович. – И каждый будет знать, сколько стоит содержание того или иного участка дороги, на сколько улучшилось состояние проезжей части после ремонтных работ. Всему есть своя цена, ее будут знать подчиненные, а нам, руководителям, будет намного проще делать анализ ситуации и ставить нужные задачи.

В «Дорожнике» есть экономический



Василий Марасейкин: «Без хороших дорог не будет и хороших урожаев!»

ЖДУ ШЛЫМ ДУЩИМ

совет, собирается он не реже одного раза в месяц и обсуждает в основном... социальные вопросы. То почему дорожникам на трассу обед с опозданием привезли, то сколько путевок выделено в санаторий, то какие подарки надо закупить ветеранам труда...

— И это правильно, — убеждает нас начальник планово-экономического отдела Эльвира Закиева. — О производстве, будь то вопросы вала или качества, у нас говорят рубль, говорят цифры. В таких условиях любые призывы — это пустая демагогия. И на первое место выходит создание условий для труда.

Может, кому-то покажется смешно, но дорожники из своих домов и дач привозят в свою контору электропечь, мебель, кофейник... Суть не в том, что у предприятия денег нет купить тот же диван или чайную посуду. Есть деньги, и покупают здесь все необходимое. В поступках работников предприятия Годунов видит другое: закончилось время растащивки, люди стали воспринимать контору как родной дом, а если к дому относиться уважительно, с любовью, то и он тебе платит этим же.

И еще о социальной стороне дела. В «Дорожнике» продуманы вопросы оказания своим сотрудникам медицинской помощи, желающие всегда могут приобрести путевки в санатории, отправить детей в пионерские лагеря. Опять же для детей: бесплатно — билеты в цирк, бесплатно — новогодние подарки. А лучшие производственники награждаются билетами в театры. Те, у кого остра жилищная проблема, могут получить ссуду на квартиру.

Ну кто при таких условиях будет плохо работать, рискуя потерять свое рабочее место?!

Кажется, даже излишне говорить о том, что на трудовом фронте у «Дорожника» полный порядок. ДЭП № 299 обслуживает 352 км, из них 156 — федеральных дорог. План финансирования в только что прошедшем году — чуть более 80 млн рублей (это средний показатель последних лет). На ремонт территориальных дорог из этой суммы назначено 46 процентов, на ремонт федеральных — 28 процентов, на содержание федеральных и территориальных — примерно равные суммы от оставшихся денег, кроме двух процентов, запланированных на прямые договора.

Один из таких договоров был у дорожников со знаменитым на всю область ООО «Ягодная поляна». С ее председателем, Василием Ивановичем Марасейкиным, нам удалось поговорить.

— Дружба с «Дорожником» у нас давняя и прочная. Объемы работ, которые мы им поручаем, может быть, не такие большие, но год от года они растут. И в будущем этот рост будет еще заметнее, поскольку сельское хозяйство области встает на ноги. В зоне рискованного земледелия

мы, к примеру, получаем по 36 центнеров зерна с гектара — очень неплохой результат. А крепнут хозяйства — значит будет увеличиваться нужда в подъездах, площадках, местных хороших дорогах. Почему мы выбрали в партнеры «Дорожник»? Знаете, я так отвечаю. У меня работает более 200 человек, и нет ни одного учетчика. Не нужен мне контроль, поскольку в «Ягодной поляне» работают не за страх, а за совесть. Знают: будет порядок, будет урожай — это принесет им дивиденды. В «Дорожнике» такой же подход к труду, вот потому мы и находим общий язык.

Такой же подход...

Именно не за страх, а за совесть, как сказал Марасейкин, трудятся в ДЭП № 299 заслуженные работники дорожного хозяйства и автомобильного транспорта машинист К-700 А.И. Кочелаев и водитель А.Я. Неврюев, представленные к званию «Почетный дорожник России» мастер АБЗ Л.Н. Любимцева, машинист погрузчика П.В. Ефремов, дорожный рабочий Н.М. Максимов, начальник ЦУП Н.И. Черкасов...

Одним словом, передовой коллектив.





Хачик
Симонян

нисты асфальтоукладчиков зарабатывают до 15 тысяч рублей. Плюс бесплатное питание. Плюс реальная возможность получить хорошее жилье. Плюс шанс отправить ребенка учиться за счет предприятия (в этом году из Вольска устроили троих).

Откуда все эти чудеса? Люди связывают их с приходом нового руководителя Хачика Симоняна. Сам он – с получением предприятием объемов работ и правильной организацией труда.

О карьере дорожника сам Хачик не мечтал, стараясь постичь глубины сельскохозяйственного производства. Но когда предложили новое для него дело, отказываться не стал – очень уж интересным было с помощью Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог организовать большую стройку на федеральной дороге. С чего же началась его успешная работа? Может быть, с увольнения неугодных?

Стоит отметить, что для выполнения этой работы, особенно на федеральной дороге, на субподряд были привлечены Хвалыинское ДРСУ и Саратовское ГДП-1. Правда, предварительно их директором был назначен ... Хачик Размиков-Симонян.

Трудно представить, как можно руководить одновременно тремя предприятиями в разных районах. Но дело пошло хорошо. Да и определенная логика в этом есть. Вольское ДРСУ – генподрядчик не только по ремонту, но и по содержанию участка федеральной дороги Сызрань – Саратов – Волгоград протяженностью 258 километров. Под его контролем хвалынцы и саратовцы выполняют работы не только по строительству, но и по эксплуатации. Мы знаем примеры, когда федеральные управления автодорог создавались на 600 километрах. А тут чуть меньше половины этой контрольной цифры, а отвечает за все

ОТ СКАЗОК К ВЫЛЯМ

При разговоре с руководителем ГП «Вольское ДРСУ» Хачиком Размиковичем Симоняном невольно вспоминается детская сказка о превращении лягушки в прекрасную царевну. Это самое подходящее сравнение для состояния ДРСУ в прошлом и в этом году. Достаточно привести несколько цифр, чтобы убедиться в справедливости сравнения.

Так, в 2001 году предприятие работало в убыток, а в 2002 году при плане в 17 млн рублей ДРСУ своими силами выполнило объемов на 50 млн рублей, а вместе с субподрядчиками эта сумма приблизилась к 150 млн рублей. Одной асфальтобетонной смеси за прошедший сезон выпущено столько же, сколько за восемь предыдущих лет, вместе взятых!

Дальше, в 2001 году износ почти всей техники составлял 100 процентов, а в 2002 году предприятие оснастилось тремя новыми катками, приобрело и восстановило 11 КамАЗов. В реальных планах закупка нового АБЗ, асфальтоукладчика, еще 10 КамАЗов, трех КДМ. Уже идет установка дробилки для обеспечения работы французского «Чипсилера» – машины для поверхностной обработки качественным щебнем, в полную силу трудятся сотрудники лаборатории, оснащенной самым современным оборудованием контроля качества.

Всего год назад в ДРСУ шли работать те, кого больше никуда не брали. Даже с руководителями и то не везло. Достаточно заглянуть в историческую справку о предприятии, история которого началась в 1934 году. Там тщательно перечислены... 32 руководителя предприятия. Достоинство книги рекордов. А сейчас в отделе кадров очередь, идет жесткий отбор специалистов с назначением испытательного срока. Еще бы, средняя зарплата выросла с 1880 до 2668 рублей в месяц. А, например, маши-

– Нет, – говорит Хачик Размикович, – уходили те, кто сам понял, что долго не протянет в нашем темпе, ведь предприятие сразу перешло на круглосуточный режим работы. В общей сложности четырех руководителей и порядка 30 рабочих пришлось заменить. Ну и укрупнились, конечно. Коллектив увеличился со 104 до 154 человек. Единственное изменение по структуре – это ликвидация коммерческих отделов. Любое ДРСУ должно производить, наращивать объемы и получать прибыль. Продавать здесь нечего. А если что купить надо, то была бы прибыль, а кому провести договор – найдется. Зато без прибыли, без денег никакой коммерческий директор и никакой коммерческий отдел ничего не купят...

СПРАВКА. Хачику Размиковичу Симоняну 24 года. Окончил Энгельский торговый техникум. В прошлом году получил диплом Саратовского аграрного университета имени Вавилова. Окончил Московскую академию права. Продолжает обучение на третьем курсе Саратовского политехнического университета по специальности «мосты и транспортные сооружения». Работал бухгалтером ЗАО «Строитель», коммерческим директором ЗАО «Бализ», бригадиром в сельхозартели «Барнуковская». В 2000 году был избран председателем артели. В феврале 2001 года назначен директором ГП «Вольское ДРСУ».

Результаты работы, конечно, поражают. За сезон предприятие капитально отремонтировало 15 км федеральной дороги Сызрань – Самара – Волгоград. Столько же дорог покрыли новым асфальтом в городе Вольске, да еще выполнен ремонт на 25 км территориальных дорог Вольского района.

один человек, без штата ФУАД. Какая экономия! Может быть, это стоит рассмотреть как еще один вариант устройства управления федеральных автодорог?

Но сам Хачик Размикович, похоже, еще не разобрался во всех перипетиях непрекращающихся реформ на федеральных автодорогах, не до того. Его привлекает сам Вольский район. Тем, что здесь работы непочатый край. Территориально дорог здесь насчитывается более 200 км, еще 61 км внутрихозяйственных, да еще 25 городских. Ремонт федеральной дороги при существующем подходе и внимании как Росавтодора, так и Министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области будет проведен за 3-4 года. А вот чтобы привести в порядок районные дороги, по мнению Хачика Симоняна, потребуется 15-20 лет. И свой коллектив он настраивает именно на это и готовит к этому.

Если на первых порах упор в работе был сделан на энтузиазм, на тех, кто хочет работать и имеет организаторские способности, то уже сейчас на первое место встает вопрос о профессионализме. И нынешней зимой большая часть работников ДРСУ сядет за парты. Часть отправится получать специальность и повышать квалификацию в Росдортех. Для остальных, особенно для управленцев среднего звена, будут организованы занятия в ДРСУ.

– Они обязательно должны научиться, как правильно оформлять документы, как считать приход и расход, – говорит Хачик Симонян. – До этого среднее звено о прибыли предприятия не думало, а об этом должен заботиться каждый человек. Думать и считать, как сделать, чтобы строительство обошлось дешевле, чтобы предприятие получило прибыль, а сам человек хорошую зарплату.

ОТМЕРЕНО СЕМЬ РАЗ

Продукция ФГУП Саратовского научно-производственного центра «Росдортех» широко известна российским дорожникам. При одном названии этой фирмы сразу же всплывают в памяти диагностические лаборатории, снующие по дорогам едва ли не в каждой области России и ближнего зарубежья. Вспоминаются и многочисленные оригинальные разработки приборов и механизмов. Например, «Чипсилер» для устройства поверхностных обработок или широко рекламируемая в последнее время разметочная машина, оснащенная самой современной системой безвоздушного распыления краски...



Сергей Жилин

В кабинете директора Росдортеха, кандидата технических наук, профессора Сергея Николаевича ЖИЛИНА оригинальный сувенир – топор с надписью: «Семь раз отмерь, один раз отрежь!» Именно этот принцип здесь взят на вооружение, и я прошу Сергея Николаевича рассказать о том, что тщательно отмерено и отрезано последнее время, о новинках. Их оказалось немало.

Так, в рамках контракта с Росавтодором, по плану научно-исследовательских и конструкторских работ создан образец установки для оценки прочности дорожной одежды, покрытий автомобильных дорог. Это, по словам Сергея Николаевича, очень современное оборудование на основе лазерных датчиков. В мире таких установок единицы.

Кроме того, разработано, сконструировано и изготовлено оборудование для разделки трещин на автомобильных дорогах, сделаны комплекты приборов для измерения плотности и коэффициента фильтрации грунтов.

Недавно выпущена вторая модификация демаркировщика. В прошлом году был изготовлен первый опытный образец, а сейчас после испытаний его доработали. В России таких машин не делает никто. А импортные очень дорогие.

В целом вопрос нанесения разметки и контроля за ней здесь хорошо изучен и освоен. Для этого, например, укомплектовали в небольшом чемоданчике – «дипломате» набор инструментов для контроля качества разметки. К таким средствам относится и оригинальный прибор проверки разметочной краски на истираемость.

Очень интересная разработка – прибор для определения коэффициента сцепления и шероховатости дорожных покрытий. Очень актуальная проблема на сегодняшний день. Оказывается, идея такого устройства появилась 20 лет назад. Опытный образец был изготовлен специалистами МАДИ. Потом даже наладили выпуск прибора, но вскоре прекратили из-за нерентабельности и невостребованности. А ведь тем, кто контролирует и строит дороги в наше время, без него не обойтись. Умельцы Росдортеха взяли за основу то, что было, применили современную технологию и в итоге получили прибор, который

измеряет корректнее, точнее, да к тому же он компактнее прежнего.

Среди хитов прошлого года и 50-тонный стенд для испытания асфальтобетонных образцов с компьютерной системой управления, регулируемой скоростью нагружения и массой прочих достоинств.

Из прочих изменений стоит отметить увеличение численности предприятия до 300 человек – это означает расширение сферы деятельности и возросшее количество услуг, предоставляемых дорожным организациям. Так, объем выполненных работ в 2002 году составил около 80 млн рублей (для сравнения: в 2001 освоили 54 млн, а в 2000-м всего около 30 млн рублей).

Среди развивающихся услуг продвижение компьютерных технологий, диагностика и паспортизация дорог. Заметный шаг сделан в области стандартизации управления. В Росдортехе разработали и внедрили целый набор стандартов предприятия, которые регламентируют работу в области бухучета, планирования, складского и транспортного хозяйства.

Второе дыхание открылось у курсов повышения квалификации работников дорожного комплекса. Если раньше на них обучались в основном специалисты Саратовской области, то теперь среди слушателей представители всего Поволжья.

Очень важной и своевременной выглядит разработка Росдортехом единичных норм выработки и расценок на дорожные работы. Все нормативные документы по этому вопросу очень устарели. В лучшем случае они отражают реалии 80-х годов. Сейчас даже техники нет той, что использовалась в работе и была внесена в нормы. Много появилось производительных импортных машин, много техники совместного производства. Как же при этом определить, сколько надо платить подрядчику при их использовании? Как все это обосновать научно и экономически? На эти вопросы пытается ответить Росдортех. Для региона такие нормы просчитаны, сейчас на их базе разрабатываются общероссийские нормы на работы по ремонту и содержанию дорог.

Немало приходится работать над нормами оценки собственной продукции Росдортеха. Главный принцип здесь в том, чтобы качество реализуемого оборудова-

ния было лучше зарубежных аналогов, а цена ниже. Иначе конкуренции не выдержать. И, конечно, надо продвигать свою продукцию на информационном рынке. Не зря Росдортех – один из самых активных участников всех дорожных выставок и совещаний.

А в целом, как отметил Сергей Николаевич, успешная работа стала возможной благодаря усилиям всего коллектива и возросшему спросу на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Если два года назад было максимум 3 контракта, заключаемых в год с Росавтодором, то сейчас их под 20, да еще и с гарантированной оплатой в срок. Хорошие отношения сложились и с Комитетом по дорожному строительству и эксплуатации дорог Саратовской области. Но самое главное, что пока удается делать Росдортеху, – «не начинать ничего неперспективного».



Нарезчик швов в работе



Набор инструментов для контроля качества разметки



ПОСЛЕДНЯЯ ПОПРАВКА

Город Энгельс ранее называли Покровском. Для торговых людей он был оживленным: стояла тут хлебная биржа, шли сюда солевые караваны, чтоб дальше преимущественно водным путем, продолжить путь к покупателю. Почему только водным? Рельеф такой: буераки, речки. Были бы мосты да сухопутные дороги...



Владимир Илюшкин



ФГУ ДЭП № 337, а по старому и более приятному для слуха названию «Автогрейд», немногим более полувека. Основой его деятельности являлось строительство дорог в сторону Волгограда, Курска, Тамбова... Солидные в общем задачи ставились. А было для этого у дорожников три скрепера, четыре маломощных трактора, две автомашины да лошадь. В начале пятидесятых, правда, и такими мощностями не каждая дорожная организация могла похвастаться.

«Автогрейдом» предприятие стало называться после того, как приобрело одноименный комплект знаменитой тогда американской техники. Сейчас та техника – вроде музейных экспонатов, поскольку на смену ей пришли более мощные и совершенные машины. Ведь обязанность предприятия – строить дороги первой и второй технических категорий, а для этого, сами понимаете, лошади уже не годятся.

Технический парк здесь пополняется с завидной регулярностью. Лишь за последние два года приобретено 10 мощных КамАЗов, 2 комбинированных виброкатка (ДУ-84), германский распределитель литой асфальтобетонной смеси. Такое вооружение позволяет трудиться быстрее и качественнее.

Ради повышения качества сделан и еще один шаг: «Автогрейдом» закуплена финская лаборатория. Специалисты из Суоми приезжали сюда, обучали работе на ней местный персонал. Сотрудничество пошло на пользу. Инженер по качеству Татьяна Владимировна Фисенко говорит:

– То, на что раньше день уходил, мы

теперь за час исследуем. И потом, условия для работы лаборантов просто великолепны!

Техника техникой, но все же успех любого дела определяют люди. Как здесь относятся к своим обязанностям, говорит уже тот факт, что вакансий на предприятии нет: каждый дорожит своим местом, стремится повышать знания, чтоб отвечать возрастающим запросам. Взять хотя бы Александра Иордана. Пришел сюда рабочим, стал заочно учиться в институте, ныне – начальник участка. Если чувствует, что трудный вопрос возникает, он, как и другие молодые специалисты, знает, к кому за помощью обратиться. Ведь не зря же зовут наставниками заместителя директора по производству Юрия Павловича Баженова, инженера-лаборанта Валентину Алексеevну Задонскую...

– А некоторые молодые у нас трудятся так, что и более опытным за ними не угнаться, – говорит директор предприятия Владимир Александрович Илюшкин. – Можно назвать, к примеру, автогрей-

деристов Александра Полищука, Андрея Шапкарина... Им только успевай объемы давать.

Кстати, об объемах. Примерно 160 миллионов рублей в год – такова эта составляющая в показателях «Автогрейда». Основные направления строительства на сегодняшний день – мостовой переход через Волгу, обход г. Энгельса, автодорога Саратов – Усть-Курдюм. Работают также дорожники предприятия на субподряде в Хвалынском районе, на генподряде – в Федоровском, Саратовском районах. Продолжается и реконструкция автодороги Энгельс – Ершов – Озинки (это в сторону Казахстана).

В. Илюшкин достает из папки, лежащей на его столе, бумагу, называет цифры: где и сколько построили его подчиненные в этом году.

– ...Озинки. Шестьдесят пять километров. Нет, стоп, эти данные уже устарели. Мы же недавно там новый участок ввели в эксплуатацию. Пишите: 80 километров. А скоро и эта цифра устареет...



Татьяна Фисенко довольна условиями работы в новой лаборатории

Немало славных дел в истории Саратовского филиала ОАО «Гипродорнии». Транспортные развязки «Глаз» и «Лук», сотни километров дорог и десятки мостов в Астраханской, Волгоградской, Саратовской, Самарской, Ульяновской, Пензенской, Оренбургской, Калининградской областях, в республиках Калмыкия и Мордовия. Проектировщики и сегодня работают в привычном для них напряженном ритме. Стабильный штатный состав – 275 человек, объемы в последние годы до 60 млн рублей. Обычно это около 300 км дорог и порядка 3000 метров мостов ежегодно. Среди десяти филиалов Гипродорнии, разбросанных по России, саратовцы по рейтингу стабильно занимают третье место по всем показателям.

– У нас много интересных и крупных заказов из Астрахани, – рассказал о последних работах и планах института директор Саратовского филиала ОАО «Гипродорнии» Николай Васильевич ФЕТИСОВ – Это федеральная дорога Астрахань – Махачкала, восточный обход Астрахани, где проектируется дорога первой категории с развязками в разных уровнях, выход от Астрахани на Казахстан, где предстоит строительство трех крупных мостов протяженностью более 700 метров каждый, с судходными пролетами.

Оживилась работа в Калмыкии. Там, работая «с листа», за два месяца сделали 13 объектов, продолжаем работу еще на шести. Интересная стройка была на 33-километровом подъезде к Оренбургу, на 15-километровом обходе Орска с мостом и тремя путепроводами, на 11-километровом обходе Пензы с мостом протяженностью 280 метров. Полностью проектируем дорогу Москва – Самара от Челябинской до Рязанской области. Могли бы и больше объемов набрать, но физически не успеваем...

Несмотря на полную загрузку, саратовские проектировщики мечтают больше работать и в своей области. После окончания работ по строительству подходов к мосту через Волгу у села Пристанного становится очевидной необходимость завершения строительства полного обхода Саратова. Так что их мечты могут осуществиться в самое ближайшее время.

После оптимистичных высказываний об объемах работ могло сложиться впечатление о безоблачной жизни проектировщиков, но стоило задать вопрос, и Николай Васильевич Фетисов переключился на рассказ о проблемах.

– Главной проблемой по-прежнему остаются вопросы финансирования, – сказал он. – Если на федеральном уровне оно налажилось, то территориальный пока отстаёт. Тянут назад старые долги, накопленные во времена взаимозачетов.

Нет четкости и с проведением торгов, причем на всех уровнях. В других регионах нам достаются только самые сложные объекты, за которые никто не решается браться. Тендеры при этом очень дешевые.

Большой бедой оборачивается несовершенство ценообразования. Четко установленных, единых цен нет. Раньше достаточно было открыть сборник, взять оттуда цены, привязать их к имеющимся данным и получить результат. Сейчас по-другому. Каждый карьер, каждый регион диктует свои условия. И получается, что стоят два вагона с одинаковым щебнем, но цена их резко отличается.

Конечно, есть в регионах управления ценообразования. Но работают они как статистические службы. Берется большая цена



Николай Фетисов

В ПРИВЫЧНОМ РИТМЕ

и маленькая, выводится усредненный показатель, которым нельзя пользоваться. Ведь чтобы разработать проект для качественного строительства, надо закладывать в него современные, высококачественные материалы, которые и стоят дорого, и нет на них данных ни в одном справочнике. Так, к примеру, не найти расценок на литой асфальтобетон или мауэрские швы.

Оттого, что нет порядка в ценообразовании, каждый институт самостоятельно переводит, например, старые нормы машиномен и трудозатрат, рассчитанные для работы Т-100 и ДТ-75, приспособивая их под современные «Катерпилеры» и «Камазу».

Эти трудности понимают все, но на практике ничего не меняется. Утвердить проект можно только с третьего-четвертого раза. Заказчик требует одно, экспертиза – другое. Финансовые службы, которые в последнее время стали диктовать политику в дорожном строительстве, стремятся выжать больше, заплатить меньше. Индексы цен настолько малы, что, грубо говоря, работаем только на зарплату и техническое оснащение, без которого нельзя работать.

Слова Николая Васильевича подтверждал его старенький кабинет, в котором мы встречались четыре года назад. Еще тогда в здании филиала Гипродорнии был в разгаре ремонт, который не закончен по сей день.

– Зато у нас самые современные компьютеры на базе «Пентиум-4», шведские электронные тахеометры, «первоклассная

буровая техника и хорошие специалисты, – продолжил рассказ Николай Фетисов. – Правда, тут образовался провал – нет ответственности кадров. Известно, что хороший проектировщик формируется не менее пяти лет, а чтобы дотянуть его до уровня главного инженера проекта, и все десять потребуются. Этого времени у нас уже нет.

В последнее десятилетие престиж специальности был очень низок из-за невысокой оплаты. Молодежь не шла. Да и не готовили ее. Во времена нашей учебы технический университет выпускал 170 дорожников и 120 мостовиков ежегодно. Сейчас всех специалистов не более 50 человек. Из кого набирать, например, изыскателей, если прежде на учебную группу в 25 человек приходилось не больше трех девушек, а сейчас наоборот – в группе в лучшем случае 5–6 ребят?

Справедливости ради, надо отметить, что у нас есть и женщины, из которых вышли отличные главные инженеры проектов. Это Надежда Федоровна Родина и Тамара Сергеевна Мокиенко. Но из-за особенностей работ, особенно полевых, мы предпочитаем набирать мужчин. Институт держится на таких, как Дмитрий Алексеевич Шувалов, Анатолий Степанович Приходский, Валентин Матвеевич Севостьянов, Александр Викторович Щербаков...

Много у нас хороших специалистов, способных решить любые задачи, стоящие перед Саратовским филиалом ОАО «Гипродорнии».

Идут изыскания новых дорог





БЕСКАРКАСНЫЕ ЧУДЕСА



Юрий Бугров

Уютные, компактные и оригинальные автобусные павильоны из оцинкованной стали давно украшают дороги Саратовской области. Постепенно их дополняют склады, хранилища, ангары для техники, крытые пескобазы и многое другое. Выполнены они по бескаркасной технологии, которую Территориальный монтажный комплекс «Саратовспецмонтаж» внедрил в 1994 году. На несколько изделий организация имеет патенты на изобретение, так как в технологии их изготовления применены оригинальные решения.

Как рассказал генеральный директор ТМК «Спецмонтаж», заслуженный строитель РФ Юрий Моисеевич Бугров, внедрение этой технологии позволило расширить возможности для заказов, увеличило гамму услуг по возведению быстромонтируемых, дешевых, отвечающих всем эксплуатационным требованиям зданий и сооружений.

ТМК «Спецмонтаж» – правопреемник Приволжского ПРУ Минмонтажспецстроя СССР. Как и прежде, эта организация специализируется на сложных в инженерном отношении объектах, работает с нефтеперерабатывающими предприятиями, с нефте- и газопроводами, с железной дорогой.

В последние годы огромная помощь оказана Саратовскому нефтеперерабатывающему заводу, где были введены в строй такие объекты производственного назначения, как эстакада налива нефтепродуктов, цех кровельных материалов, цех битумов и многое другое.

Среди других объектов корпуса для ремонта электропоездов и покраски вагонов, музей боевой славы в парке Победы на Соколовой горе, Дворец культуры НПЗ, баскетбольный ФОК «Звездный» и многое другое.

Но в сложные времена перестройки приходилось браться за любую строительную работу, чтобы получить дополнительные объемы и сохранить костяк коллектива, его интеллектуальную мощь.

Большим подспорьем в этом стало взаимодействие с дорожниками Саратовской области. Так случилось, что в дорожной сфере тогда обнаружилась незанятая ниша – обустройство дорог знаками и павильонами. Сегодня дорожная продукция составляет 20 процентов в общем объеме предприятия.

– Мы делаем въездные знаки в нашу область, изготавливаем межрайонные знаки, – рассказывает Юрий Бугров. – Дороги области в последнее время приобретают приличный вид, заметно улучшаются. Должна меняться к лучшему и их инфраструктура. Прежде всего дорога должна читаться. На это обращают пристальное внимание и губернатор, и министр транспорта. Вслед за Саратовской областью спрос на нашу продукцию появился и в соседних областях. Сейчас мы работаем в Пензенской, Тамбовской, Самарской и Рязанской областях. Мы делаем не только нужное, но и выгодное для любого заказчика дело. Особенно то, что касается бескаркасной технологии с применением гофрированной оцинковки...

Действительно, плюсов немало. Этот красивый материал не подвержен коррозии, вандалоустойчив, долговечен. Первые павильоны, установленные 8 лет назад, до сих пор служат верой и правдой. Разве что где-то оторвали деревянное сиденье, а где-то водитель, разжигая паяльную лампу, оставил черное пятно. Нет никакого сравнения с традиционным сборно-каркасным металлическим сооружением, которое требуется периодически красить, от которого сравнительно легко можно оторвать лист железа, уголок или трубу – в хозяйстве все пригодится. А уж его строительство не сравнить с установкой бескаркасного павильона, для которого не требуются ни сварка, ни резка, ни мощный кран. Достаточно рулона металла и машинки для скрепления листов. По сравнению с традиционными технологиями возведения прямоугольных зданий из легких металлоконструкций скорость строительства увеличивается в 10–15 раз, а стоимость в 2–2,5 раза ниже. За сутки специалисты Спецмонтажа способны перекрыть площадь до 500 квадратных метров. Причем размеры сооружения варьируются в зависимости от необходимости, четко очерчивая полезную площадь.

Сейчас ТМК «Спецмонтаж» совместно с Министерством транспорта планирует большую работу по устройству крытых пескосоляных баз, щебнезаводов, по созданию складов и навесов для инертных материалов на АБЗ. Это позволит обеспечить и качество материалов, и ресурсосбережение, и сохранность экологии.



НАС НЕ ЗРЯ СЧИТАЮТ ЭЛИТОЙ

- Александр Сергеевич, долгое время в Саратовской области, равно как и во многих других регионах России, эксплуатацией мостов мало кто занимался...

- Да, это так, к сожалению. Лишь около десяти лет назад начали создавать соответствующие службы и поддерживать мосты в рабочем состоянии.

- Помните, сопровождалось это начинание тревожными разговорами, граничащими с паникой: ожидается, так сказать, «мостопад»...

- Тревожиться, ясное дело, надо, но паниковать — ни в коем случае! Нет для этого никаких оснований! До сих пор сохранились мосты, сработанные рабами Рима! И старые русские мастера свое дело знали. Конечно, на эти инженерные сооружения сейчас изменилась нагрузка, причем значительно, но тем не менее...

- А новые русские мастера дело знают?

- Я вам одну маленькую профессиональную тайну открою. Знаете, от чего зависела зарплата у наших проектировщиков? От себестоимости будущей стройки. Чем дороже был проект, тем больше они получали. А дороже его за счет чего главным образом можно было сделать? За счет повышения запаса прочности. Так что мосты наши... В общем неплохие мосты, жить им и жить. Но только не поймите превратно, будто российские мосты крепки лишь потому, что проектировщики на них подзаработать захотели. У нас школа хорошая, у нас специалисты мирового уровня, азы нашей технологии во всем мире применяются. Чего не хватает — техники, денег... Впрочем не будем об этом. Я просто уверен, что престиж нашей профессии еще поднимется на должный уровень.

- Но он, кажется, и так высок?

- Знаете, кого лет тридцать назад людьми голубой крови считали? Специалистов Минмонтажспецстроя и мостовиков. Если был в какой-то области, крае мостоотряд — это уже служило предметом гордости для чиновников. При тех возможностях строили не быстро, но зато это было как... Как автомобиль ручной сборки. И когда спрашивали нас про биографию, мы начинали перечислять объекты, на которых трудились.

А потом, что тоже характерно, у нас была развита семейная преемственность. Мосты строили отец, сын, внук... Искусство и навыки множились династиями.

- У вас, знаю, такая же судьба.

- Есть в Николаеве уникальный наплавной мост, его начинал строить еще мой дед. Отец, Сергей Егорович, тридцать три года проработал в Мостопоезде-444. Я после школы даже не думал ни о чем другом, кроме как поступать в институт путей сообщения. Поехал в Днепропетровск — там уж, так сказать, кузница так кузница! Получил диплом — и на Север!

- В погоне за романтикой буден?



Почетный дорожник России Александр Сергеевич Гореликов работал и на Крайнем Севере, и на Дальнем Востоке, и на Украине... Ныне он — директор ФГУ ДЭП № 03, предприятия, больше знакомого всем как «Мостовик».



Один из техничных объектов заботы «Мостовика»

- За романтикой в Африку бы... Есть такой термин: ротация кадров. Чтоб понять, чего ты стоишь, начинай свой путь с самой низшей ступеньки, проходи огонь, воду... Мы ехали на край земли, чтоб себя показать, и знали, кстати, что карьеру легче делать именно там. Слабые сходили с дистанции, те, кто оставался, лет через семь-восемь становились главными инженерами.

- Александр Сергеевич, согласно вашему же «мостовому уложению» расскажите в двух-трех словах свою биографию.

- Мосты в Надыме, Сургуте, Южно-Сахалинске. Именно оттуда я приехал на Волгу.

- Ваш дедушка, отец — мостовики. А вы кому опыт передадите?

- Есть кому, есть. Мы с женой передаем опыт сыну, мостовику. Почему и жену упомянул? Валентина Александровна у меня — директор ООО «Саратовавтомост».

- До этого вы мосты только строили, теперь ваша основная забота — их ремонт, содержание. Это более скучное дело?

- Если выбрал дело сам, оно уже не может быть скучным. Что нужно для того, чтобы отремонтировать мост? Обладать знаниями строителя и проектировщика одновременно. Ремонт любого моста — занятие просто уникальное, в каждом случае требует своего подхода. Одно дело — заниматься только реставрацией. Но ведь, о чем мы в самом начале говорили, веками мосты строили, рассчитывая в крайнем случае на то, что по нему проедет гужевой транспорт. И как у нас строили мосты, когда уже появились автомобили? В расчете на полуторку. Потому что трудно было даже представить, что такими темпами будет возрастать грузоподъемность машин. И надо сейчас думать, какая нагрузка выпадет на мост завтра, как изменятся габариты транспорта...

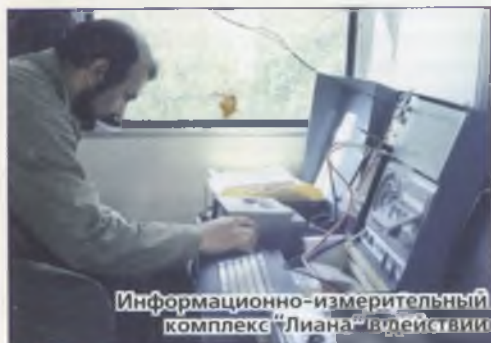
Словом, у меня сейчас интересная работа, творческая, честное слово. А объем ее... И сыну, и внукам хватит, потому что нет предела совершенствованию. Мы ведь как раз и занимаемся совершенствованием.

Если говорить о конкретных наших успехах... Все средние мосты на федеральных дорогах, проходящих по области, приведены в порядок. Я уже говорил, что мостовые эксплуатационные предприятия стали создаваться сравнительно недавно. Тем не менее у нас есть много людей, которые уже накопили опыт этой работы, и их заслуга в том, что мосты наши готовы к любым испытаниям. Здесь надо назвать бригадиров-монтажников Николая Кубратова и Анатолия Куликова — они почти десять лет трудятся в ДЭП № 303, начальника строительного участка Анатолия Федосеева, крановщика Владимира Жданкина, водителя Петра Новикова, начальника планово-производственного отдела Ольгу Сивоихину... С такими кадрами мы задачи любой трудности решим!



УНИКАЛЬНЫ И НЕПОВТОРИМЫ

Сотни поздравлений слетались в Саратов, на юбилей института «Проектмостореконструкция» из самых разных уголков нашей страны и ближнего зарубежья. Институту повезло: родившись 15 лет назад, он занял незаполненную нишу на рынке дорожно-строительных работ и активно развивался все эти годы. От первых шагов по организации диагностики мостов пройден громадный путь до создания собственных уникальных приборов неразрушающего метода контроля, до проектирования как ремонта, так и строительства сложнейших мостовых сооружений. Предложения о сотрудничестве поступают сегодня не только из российских регионов и ближнего зарубежья, но и, например, из экзотической африканской Замбии.



Информационно-измерительный комплекс «Лиана» в действии

Планы на дальнейшую работу обширны, но пока сотрудники института главной задачей считают восстановление трех мостов, разрушенных стихией в Ставропольском крае, в районе Невинномысска.

Разбушевавшаяся река Кубань разделила город на две части, нарушив сообщение, прервав газоснабжение. Специалисты института выехали на обследование в срочном порядке. Предстояло определить возможность восстановления мостов.

Результаты обследования с привлечением геофизиков показали, что опоры мостов были сделаны без свайного основания, на опускных колодцах. Зондирование электромагнитным полем показало, что они находятся на недопустимой в размываемых грунтах глубине и, в сущности, авария при таком уровне воды была предопределена. Геологический каротаж подтвердил, что глубина заложения фундаментов недостаточна. Поэтому решили, что мосты дальше эксплуатироваться не могут, поскольку водность Кубани повышается с каждым годом.

Был сделан полный перерасчет, определены новые однопроцентные вероятности повышения паводка, и на заседании Министерства строительства принято решение о перестройке мостов с применением буронабивных столбов. Демонтированные пролетные строения решили использовать на сооружении пешеходного моста, совмещенного с газопроводом.

Еще один неповторимый по своей уникальности объект находится под Новороссийском. Эта дорога практически соединяет Северный Кавказ с Россией, по ней идет транзит из единственного на Черном море крупного российского порта. Там проектируются две эстакады по шесть полос движения каждая. Длина одной – 320, другой – 340 метров. На них заложены две кривые малых радиусов, с виражами сначала вправо, потом влево. Предусмотрено восемь типоразмеров балок. Как говорят специалисты, там нет ни одного элемента типового проектирования.

Специалистам Проектмостореконструкции не привыкать к работе со сложными объектами. Ярким подтверждением может стать мост через Урал в Казахстане, в городе Атырау (бывший Гурьев). Опорная часть была разрушена, требовался ремонт, предстояло полное восстановление мостового полотна. Первого сентября 2002 года мост с подходами за 500 метров был сдан.



Вид с воздуха под Новороссийском

Самый большой в мире пешеходный мост



Директор института
Виктор Величко



Там же, в Арытау, планируется строительство еще одного нового моста. Проектное предложение способно убедить любого специалиста, а непосвященного зрителя просто потрясает. Абсолютно реально выполнена компьютерная графика нового сооружения. На большом экране можно увидеть схему города, по которой несутся многочисленные беспорядочные точки автомобилей (все в строгом соответствии с подсчитанной интенсивностью движения). Но вот появляется мост, движение сбрасывается, и в центре города уже вместо мелькания автомобилей идет свободное упорядоченное движение. Дальше на экране предстает сам готовый объект, который на глазах зрителей обрывает инфраструктурой, изменяя набережную и украшая город...

А уже готовым украшением Арытау стал самый большой в мире пешеходный мост, с коробчатой пустотелой конструкцией, подвешенной на высокопрочных канатах. Его длина 541 метр. Высота пилонов над водой более 30 метров.

За этими объектами не забыта и родная Саратовская область. Основной ремонта мостов здесь служит рассчитанная до 2005 года Программа приведения мостовых сооружений Саратовской области в нормативное состояние. В ней собрана информация обо всех мостах и путепроводах независимо от балансовой принадлежности. Всего их 922. Из общего количества 522 нуждаются в каком-либо воздействии. Так что и в своей области институту «Проектмостореконструкция» работы хватит надолго.

«КУЗНИЦА» НА ВОЛГЕ

Подготовка дорожников и мостовиков в городе на Волге ведется с 1930 года, когда по приказу Совмина СССР в стране было образовано сразу пять автодорожных институтов.

За время существования факультета транспортного строительства Саратовского автодорожного института подготовлено почти семь с половиной тысяч инженеров: 5760 дорожников и 1720 мостовиков.

Одним из показателей качественной подготовки специалистов является профессиональный рост выпускников САДИ и их производственная деятельность. Из числа тех, кто получал диплом в Саратове, четверо занимали посты министров и заместителей министров в странах СНГ. Заместитель министра Минавтодора РСФСР А.А. Надежко – тоже наш выпускник. Трудятся они и начальниками главков, управлений, директорами проектных организаций. Многие выпускники САДИ остались в области, работают на высоких должностях в Комитете по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог.

Ныне специалистов дорожной области готовит Саратовский государственный технический университет (СГТУ). Основными научными направлениями факультета транспортного строительства здесь являются:

- совершенствование методов диагностики, проектирования, строительства и эксплуатации дорог с использованием теории риска (научный руководитель профессор В.В. Столяров) и строительство покрытий автомобильных дорог из асфальтобетона с дисперсированным битумом (научный руководитель профессор Н.А. Горнаев);

- совершенствование методов диагностики, расчета, проектирования, строительства и эксплуатации искусственных сооружений на автомобильных дорогах (научный руководитель профессор И.Г. Овчинников).

Факультет представлен тремя выпускающими кафедрами, руководителями которых являются доктора технических наук, профессора В.В. Столяров, И.Г. Овчинников, Л.И. Высоцкий. Все они ведут профильные дисциплины специального цикла, основанные на результатах собственных исследований в области транспортного строительства и транспорта.



В последние годы дорожные организации области пополнились молодыми специалистами. Но при этом не разорвалась связь времен, не нарушилась преемственность поколений, ибо отношение к ветеранам труда в Министерстве транспорта и дорожного строительства осталось почтительным и уважительным. Наглядным примером тому служит подход к данной проблеме самого министра – Геворга Джалаловича Джлавяна. В первый же день пребывания в высокой должности он сказал своему заместителю, академику Российской академии транспорта шестидесятилетнему Виктору Борисовичу Стародубцеву: «Останьтесь, ибо если вы даже уйдете на пенсию, буду ежедневно с нарочным присылать вам документы, обращаться за советами». Стародубцев остался, и огромный опыт этого человека помогает коллективу идти к намеченной цели.

ИМЯ НА КАРТЕ ОБЛАСТИ

На этом снимке – Джалал Шамирович Джлавян, о котором уже шла речь в наших материалах. Он прокладывал первый асфальт на севере области, руководил передовым дорожным предприятием. Его именем назван поселок, в котором живут многие из учеников прославленного дорожника.



НАВСЕГДА



И ПОЧЕТНЫЙ, И ЗАСЛУЖЕННЫЙ

Почти тридцать лет руководил Красноармейским ДРСУ Александр Александрович Ишин. Он заслужил знак «Почетный дорожник», имеет звание заслуженного строителя.

Предприятие это по количеству людей, техники, обслуживаемых километров – самое что ни есть типичное для области, но всегда ходило в передовиках. Имен-

но здесь был полигон для испытания новых дорожных машин, здесь попробовали изменить «розу ветров», возведя вдоль одного из участков трассы Сызрань – Саратов – Волгоград земляной вал. И это принесло желаемый эффект: ветер стал выдувать снег с дорожного полотна...

Провожая Александра Александровича на заслуженный отдых, товарищи говорили ему: «Не забывайте о родном коллективе, нам будет трудно без вас!»

ПЕРВОЙ НАГРАДОЙ СТАЛА ЗАПИСЬ В КНИГЕ ПОЧЕТА

Александр Сергеевич Забилов родился в далеком 1929 году. Трудовой стаж его начался в Ершовском дорожно-эксплуатационном участке на должности техника-строителя. Он начинал строить дорогу от Озинок до Энгельса, здесь же возводил малые мосты...

Потом его назначили начальником вновь организованного Новоузенского ДЭУ. Именно под его руководством строился железоз-

ОСТАЮТСЯ В СТРОЮ



бетонный шестипролетный мост протяженностью 159 метров. Котлован рыли вручную, работы велись круглосуточно, и объект был сдан досрочно и с высоким качеством. За это имя тридцатилетнего А. Забирова было занесено в Книгу почета Новоузенского района.

В 1971 году Александру Сергеевичу вручили орден Трудового Красного Знамени: за строительство и эксплуатацию дороги Калининск – Балашов, за строительство дорог к центральному усадьбам колхозов и совхозов Балашовского района.

В этом же году А. Забирова возглавил старейший в области дорожный участок, находившийся в непосредственном подчинении Саратовского райисполкома и областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Теперь ему поручили строить автодорогу Саратов – Петровск, заниматься капитальным и средним ремонтом дороги Саратов – Вольск. О том, как он справлялся с этими обязанностями, говорит тот факт, что в 1977 году Александр Сергеевич удостоен ордена Ленина.

В 1989 году ветеран ушел на пенсию, но и ныне остается деятельным, делится своим богатым опытом с молодыми дорожниками.

УЧЕНИКИ ГОВОРЯТ СПАСИБО

Александру Ивановичу Кочелаеву в феврале исполнится 53 года, а общий трудовой стаж его – более 33 лет. Из них в одном коллективе – ГУП «Дорожник» (сейчас он, правда, поменял название) знаменитый механизатор работает без малого тридцать лет.

Отличное знание им техники и бережное отношение к ней дает ежегодную экономию до 7 тысяч рублей. Коэффициент выхода его техники на линию составляет 85 процентов.

За прошедшие годы Александр Иванович участвовал в строительстве и эксплуатации практически всех дорог области.

Он является рационализатором, разработал собственные приемы регулировки топливной системы, что позволило сократить расход горюче-смазочных материалов на земляных работах на 5 процентов против норматива. Приемам ведения земляных работ А. Кочелаев обучил пятерых механизаторов.



«ЗА ЛЮБОВЬ К РОДНОЙ ЗЕМЛЕ»

Так называется знак губернатора Саратовской области, вручаемый тем, кто своим трудом делает краше и богаче родной край.

Два года назад этот знак был вручен Виктору Ивановичу Арзямову, человеку, стоявшему у истоков создания Балтайского хозрасчетного дорожно-строительного участка. Предприятие под его руководством стало передовым в отрасли, его опыт перенимали и другие дорожные организации.

Недавно в Балтае на базе ХДСУ проводилось очередное совещание дорожников региона. Собравшиеся на нем с большим вниманием слушали выступление прославленного ветерана, которому сейчас уже 73 года.



ШЕСТНАДЦАТЬ И ОДНА

По разным причинам в Вольском ДРСУ за последние 25 лет сменилось шестнадцать руководителей. И для всех них первой помощницей была начальник планового отдела Тамара Федоровна Садовникова. Для нее неприемлем ответ «не знаю», ибо свое родное производство, все его проблемы знакомы Тамаре Федоровне так, как никому другому.



Год назад, в середине декабря, снежный вал обрушился на область. Особенно досталось Калининскому району, где только за одну ночь выпала полуторамесячная норма осадков. Прошли сутки – и новый снегопад такой же интенсивности накрыл район.

Тревожная ситуация заставила поволноваться членов штаба, созданного на зимний период при Комитете по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог области. Но Виктор Борисович Стародубцев, первый заместитель председателя комитета, сказал тогда спокойно и кратко: «Все нормально будет, там же Великанов».

С самим Великановым связаться по телефону удалось не сразу, он был на объектах, а когда дозвонились до него, услышали:
– А что нам снег?



Анатолий Великанов

А ЧТО НАМ СНЕГ?



Семья Конновых
Дмитрий, Валентина Ивановна,
Константин Дмитриевич

– Так все было, Анатолий Анатольевич? Начальник ДРСУ-1 А.А. Великанов улыбнулся:
– Примерно. Дороги тогда, конечно, здорово замело. Но мы же были готовы к стихии.

– Синоптики заранее предупредили?

– К прогнозам, конечно, прислушиваться надо, но... Пройдемте на территорию, сами увидите.

Нынешний ноябрь выдался теплым и бесснежным. На ближайшие дни по радио обещали плюсовую температуру и ясное небо. Великанов же, показывая свое хозяйство, говорил:

– Вот две шнекороторные, к работе готовы, КДМ тоже в полной боевой... А всего из двадцати трех единиц техники, предназначенной для зимнего содержания дорог, двадцать – на полном ходу. Так что сегодня снег нам, как говорят, на голову не свалится.

Хозяйство у ДРСУ-1 сложное, но, как нам охарактеризовали в Министерстве транспорта и дорожного строительства области, «начальник там сильный, опытный, и порядок всегда обеспечен».

Опыта Анатолию Анатольевичу Великанову действительно не занимать. Четверть века назад, после службы в армии, работал асфальтировщиком, учился в Борисоглебском автодорожном институте и весной 1978 года прибыл по распределению в Калининское

ДРСУ-1. Был мастером, прорабом, главным инженером. Теперь вот пятнадцатый год – начальник.

Более тридцати лет проработал на дорогах машинистом-погрузчиком его отец, также в ДРСУ соседней области трудятся его брат, сестра, потому можно сказать, что Великанов – из династии дорожников. У него самого к вопросу о трудовых династиях отношение однозначное:

– Когда дети по стопам родителей в нашу отрасль идут, то из таких хорошие специалисты получаются. Они ведь зрело свой выбор делают. Мы, когда коллективный договор принимали, записали: будем посылать на учебу детей из семей дорожников. И вот сейчас учатся Сергей Штоль, Андрей Порох... Уверен: отрасль пополнится грамотными инженерами. А в целом с кадрами нам везет. И если коллектив хвалит, то это их заслуга...

А. Великанов продолжает рассказывать о молодом инженере Викторе Паськове, механизаторах Юрии Александровиче Полькине, Николае Васильевиче Чунякове, семье Конновых, ветеранах производства Алексее Викторовиче Рассветове, Руслане Идрисовиче Вачаеве...

Никого не надо заставлять трудиться, только объекты им давай! Так что пусть любые снега идут...



ВСЕ ПУТИ ВЕДУТ В... САРАТОВ!

питательных веществ. Подвоз хлеба производится и водным путем, и рельсовым, и гужом, но главным образом – водой”...

Ныне речной транспорт даже вместе с воздушным и железнодорожным перевозят лишь треть от того, что доставляется по автомобильным дорогам.

А продолжая рассказ об истории города, нельзя не упомянуть того, что в разное время грабили город войска Лжедмитрия, Разина, казаки Булавина, шайки ордынцев и калмыцкого хана Аюки. Следуя в персидский поход, посетил Саратов Петр I. По словам современников, город тогда выглядел бедно: деревянные церквушки были самыми достопримечательными зданиями.

Лишь с середины XVIII века, когда была учреждена пограничная стража между Доном и приволжскими городами, а от Самары до Оренбурга и Уральска протянута линия укреплений, Саратов, защищенный от набегов степных кочевников, приобретает торгово-промышленное значение и быстро наполняется переселенцами. Главный толчок промышленному развитию и торговле дала злытнская соль, потом – хлеб...

С Саратовом связаны имена художников Борисова-Мусатова, Кузнецова, писателей Чернышевского, Федина. Здесь работают театры оперы и балеты, драмы, почти век зазывает зрителей цирк, построенный братьями Никитиными, никогда не пустуют залы художественного музея имени А.Н. Радищева...

Интересна архитектура города. В цен-



тре сохранилось много купеческих и дворянских домов-особняков, выдержанных в разных стилях: московское барокко, псевдоготика, провинциальный модерн... В них ныне размещаются школы, техникумы, музеи, библиотеки, различные учреждения.

Так что если хотите посмотреть на этот чудесный город на Волге, приезжайте: сюда ведут все дороги!

Пусть у “вечного Рима” остаются другие его заслуги перед миром, но что касается автомобильных дорог... Они, пролегая по Саратовской области, связывают северо-западные регионы России и юг европейской части с Уралом, Сибирью, Казахстаном. По основному маршруту международной сети “Е” отсюда можно доехать до Китая. До 90 млн тонн грузов перевозится ежегодно по дорогам области и свыше 337 млн пассажиров. Являясь крупным хозяйственным регионом Поволжья, Саратовская область поступательно движется вперед, а экономическое ее развитие подразумевает безусловное дальнейшее развитие дорожной сети...

А ведь не так давно о Саратове говорили только как о городе, имеющем лишь водные транспортные связи с другими краями России. Вообще, история его интересна. Вот как писал о ней знаменитый государственный деятель и ученый, член Императорского русского географического общества Петр Петрович Семенов, чья вторая фамилия более знакома – Тянь-Шанский:

“Местность, на которой стоит теперь Саратов, и ее окрестности были обитаемы еще задолго до русской колонизации Среднего и Нижнего Поволжья... Известный ориенталист Сенковский допускал, что именно здесь должно считать место главного города буртасов, описанного арабами. Русское поселение с именем Саратов первоначально было на 10 верст выше по Волге и не на правом, а на левом берегу ее... Название города производят от татарского слова “сары-тау”, что значит “желтая гора”... Надо полагать, что он возник в царствование Федора Иоановича, когда учреждена была линия разъездов и сторож по Волге... Здесь иногда зимовали царские суда, шедшие из Астрахани с солью... Главный предмет торговли Саратова – хлеб во всех видах, и фабрично-заводская промышленность города также преимущественно направлена на переработку





Марина Тихонова



Елена Шамина

КОРОЛЕВЫ ИНФОРМАЦИИ

Фотোগрафии двух красивых девушек – сотрудниц Министерства транспорта Саратовской области неспроста украсили страницу нашего журнала. Без них подготовка этого выпуска была бы намного сложнее. Они организуют взаимодействие дорожно-транспортной отрасли с общественностью, с прессой, телевидением.

Перемещаясь из региона в регион, журналисты «Автомобильных дорог» привыкли, что дорожники ищут и находят новые пути, методы и технологии работы, создают оригинальные приборы и машины, стремятся к новым вершинам своей профессии, помогают ветеранам, расширяют социальные льготы. Но настолько отлаженной работы со средствами массовой информации видеть не приходилось ни в одном регионе.

Все началось с телепередач «На дорогах губернии», выходивших на областном телевидении два раза в месяц. Их выпуск был организован Комитетом по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог и Росдортехом. Вела передачи Марина Тихонова. Сейчас она пресс-секретарь Министерства транспорта и дорожного строительства Саратовской области. В ее задачи входит организация публикаций по отраслевой тематике в областной печати, в региональных выпусках центральной прессы. Она – лауреат конкурса на лучшего внештатного автора газеты АСПОРа «Российский дорожник». Кроме того, Марина наладила выпуск еженедельной стенной газеты, в которой рассказывается либо о конкретном событии, либо об отдельном дорожном предприятии Саратовской области. Есть у нее планы по взаимодействию и обмену информацией с пресс-службами других регионов.

Немало внимания информационным связям уделяет и помощник министра транспорта и дорожного строительства Елена Шамина. Но это лишь малая часть ее обязанностей. На ней общая координация деятельности. Ежедневно сотни звонков и поручений, десятки встреч, контакты с самыми разными людьми. Просто удивительно, что в этом напряженном рабочем ритме Елена всегда элегантна, вежлива, доброжелательна.

Информационная деятельность пресс-службы не ограничивается рамками Министерства транспорта. Вслед за службой заказчика важность информации поняли и подрядные организации. Во многих ДРСУ в штатном расписании появилась даже должность заместителя директора по информации. В обязанности такого специалиста входит создание летописи предприятия и работа с прессой. В районных газетах стали регулярно публиковаться статьи, посвященные работе дорожников. Теперь местные жители знают, когда к ним придет новая дорога, кто ее приведет и кто или что виновато в том, что этой дороги еще нет.

Конечно, сегодня действенность прессы не такая убийственная, как в советские времена, когда она была партийной. Тем не менее средства массовой информации не перестали быть четвертой властью. По-прежнему общественное мнение много значит в нашей жизни. И можно с гарантией утверждать, что будь такая информация о деятельности дорожников налажена по всей стране, сломать сложившуюся систему дорожных фондов было бы намного сложнее.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» БЛАГОДАРИТ ЕЛЕНУ ШАМИНУ И МАРИНУ ТИХОНОВУ ЗА ПОМОЩЬ В ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА МАТЕРИАЛОВ О ДОРОГАХ И ДОРОЖНИКАХ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

www.dorkomexpo.ru

ДОРОЖНО-КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО 2003

Московская международная выставка
27-30 мая 2003 г., Москва, "Гостиный двор", открытая площадка - Красная площадь, Васильевский спуск.

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Правительство Москвы,
Управление жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства



Государственная служба дорожного хозяйства
Министерства Транспорта РФ



Устроитель:
ГУП "Дорнивест"

Официальная поддержка: Госстрой РФ; Главное Управление ГИБДД МВД РФ;
Департамент природопользования и охраны окружающей среды Правительства Москвы.

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

Дорожное хозяйство

- Автомобильные дороги, дорожно-мостовые сооружения, дорожные комплексы.
- Дорожно-строительная, коммунальная техника и оборудование.
- Безопасность дорожного движения.
- Придорожный сервис.
- Охрана труда и обеспечение безопасности в дорожном и коммунальном хозяйстве. Спецдежда.
- Страхование объектов городского хозяйства, техники, оборудования.
- Подготовка кадров, специальная литература, нормативные акты.

Жилищно-коммунальное хозяйство

- Жилые здания: техника и оборудование для содержания и ремонта; лифтовое хозяйство; средства видеонаблюдения.
- Системы водоснабжения, водоочистки, водоотведения, канализации, тепло-, газо-, электроснабжения.
- Сбор, вывоз, утилизация и переработка отходов.
- Благоустройство городских территорий, освещение города.
- Зеленые насаждения. Экологический мониторинг.
- Рекламно-информационное оформление городов.
- Информатизация инфраструктуры городского хозяйства.

Информационный спонсор:



Оргкомитет:

109012, Москва, Велюновская улица, 10
Тел./факс: (095) 925-7310, 924-1651, 923-1823
www.dorkomexpo.ru; E-mail: info@dorkomexpo.ru

ПОДПИСКА-2003

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»

в любом отделении СВЯЗИ

ИНДЕКС ПО КАТАЛОГУ РОСПЕЧАТИ _____

Журнал "Автомобильные дороги" Газета "Транспорт России" Журнал "Наука и техника в дорожной отрасли"

для предприятий

70004 32766 72883

для индивидуальных подписчиков

88759 35644

ИНДЕКС ПО ОБЪЕДИНЕННОМУ КАТАЛОГУ "РОССИЙСКИЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ" _____

84661 84658

Подписка в редакции с любого номера

Телефон: (095) 951 2957; Факс: (095) 951 3018



ВЕЛИЧИЕ ТУНДРЫ, МУДРОСТЬ НАРОДА

ОПРЕДЕЛЯЮТ СЕГОДНЯ ЭНЕРГИЮ ВОЗРОЖДЕНИЯ НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА, ЭТОГО УНИКАЛЬНОГО ПЕЧОРСКОГО КРАЯ НА ЗАПОЛЯРНОЙ ЗЕМЛЕ

Ненецкий автономный округ расположен на крайнем северо-востоке европейской части Российской Федерации. Его территория площадью 176,7 тысячи кв. км простирается с севера на юг более чем на 300 км. А с запада на восток вытянута полоской вдоль Северного Ледовитого океана от мыса Канпэс до Ямало-Ненецкого автономного округа почти на 1000 км. На юге округ граничит с Республикой Коми, на юго-западе – с Архангельской областью.

Почти вся территория НАО находится за Полярным кругом, что сказывается на природно-климатических условиях и особенностях социально-экономического развития региона. Климат здесь суровый: холодная, продолжительная зима и короткое лето. Средняя температура января –22 градуса, июля +13 градусов. За Полярным кругом солнце стоит низко, много рассеянного света, часты северные ветры, высока влажность воздуха, вечная мерзлота.

В округе постоянно проживает 45 тысяч человек, из них чуть больше 18 тысяч в Нарьян-Маре. НАО – многонациональный субъект РФ. Здесь живут и работают представители многих национальностей: русские, украинцы, белорусы, уроженцы Средней Азии. Все они

обрели на Севере вторую родину. НАО – этническая родина малочисленных народов Севера – ненцев и коми. Сегодня в округе, в основном в сельской местности, живут около 6,5 тысячи человек коренной национальности. Большинство из них заняты в традиционной отрасли хозяйствования – оленеводстве, а также в рыбном и охотничьем промыслах.

Экономика НАО имеет ярко выраженную ресурсную ориентацию. Нефтегазовый комплекс приобрел значение главной отрасли экономики округа. На его долю приходится более половины сырьевых ресурсов Тимано-Печорской нефтегазовой провинции. На окружной ее части разведано 81 месторождение с потенциальными запасами 5,5 млрд тонн нефти и свыше 500 млрд кубометров газа. А если учесть только одно из 11 газоконденсатных месторождений Баренцева и Карского морей – Штокмановское, то это еще плюс 3 трлн куб. метров газа. Вот такой огромный потенциал, который возводит НАО в один из самых перспективных нефтегазодобывающих регионов РФ.

В течение столетий территория сегодняшнего НАО была известна как край богатый пушным зверем, ценными породами рыб, многочисленными стадами северного оленя, несметными гнездовья-

ми перелетных птиц и белой северной куропатки. В округе создан природный заповедник «Ненецкий». Растительный и животный мир тундры, быт коренного народа, история края представлены в экспозициях Ненецкого окружного краеведческого музея, Выставочного зала, Этнокультурного центра, Экспозиционного центра и Центра ремесел.

Близ Нарьян-Мара есть местечко Пустозерск. Когда-то это был первый город за Полярным кругом. Еще недавно здесь жили люди. Сегодня это государственный памятник архитектуры, уникальный музей под открытым небом, место паломничества старообрядцев. В городище Пустозерск последние 15 лет своей жизни в земляной тюрьме после церковного раскола в XVII веке провел глава русского старообрядчества протопоп Аввакум, сожженный в 1682 году «за великие на царский дом хулы». Здесь он написал свой известный всему миру литературный труд «Житие протопопа Аввакума».

Кроме нефтегазовых НАО известен и другими промышленными предприятиями, расположенными преимущественно в Нарьян-Маре. Печорский рыбокомбинат славится своей фирменной продукцией далеко за пределами округа. Отменную продукцию из оленьего



мяса выпускают специалисты ОАО «Мясопродукты», в 2001 году она была удостоена серебряной и бронзовой медалей Всероссийской агропромышленной выставки. В городе популярны комбинат по переработке молочной продукции (ОАО «Вита») и ЗАО «Ялумз», где выпускаются традиционные ненецкие изделия из оленьего меха.

Город Нарьян-Мар – один из многих российских городов, появившихся на карте страны в годы первых советских пятилеток. Столица НАО всего на два года моложе самого округа, который был образован 15 июля 1929 года постановлением президиума ВЦИК («... выделить тундровую полосу в качестве особого национального округа») с центром в старинном Печорском селе Тельвиска (ныне пригород Нарьян-Мара). Так что округу в этом году исполнится 74 года.

В 1930 году в низовьях Печоры развернулось строительство нового административного, хозяйственного, а впоследствии и культурного центра вновь образованной территориальной единицы России. Место для строительства в районе каботажного участка Белошелье было выбрано не случайно. Здесь была наиболее удобная стоянка для морских и речных судов, а также находилось одно из старейших лесопромышленных предприятий края, основанное еще в 1903 году товариществом «Стелла Поляре» во главе с норвежским лесопромышленником Матином Ульсеном, – Печорский лесозавод (ныне ООО «Лесозавод»).

10 марта 1931 года президиум ВЦИК присвоил вновь образованному рабочему поселку при лесопильном заводе «Комилес» №51 им. Дзержинского в Ненецком округе Северного края имя Нарьян-Мар (с ненецкого – Красный город). Официально р.п. Нарьян-Мар стал административным центром округа 2 марта 1932 года, то есть в прошлом году ему как столице НАО исполнилось 70 лет.

Коротко расскажем о транспортном комплексе НАО. «Воротами Арктики» называют ГУП «Морской торговый порт». Он имеет 500-метровую хорошо оборудованную причальную линию и соответствующую площадь для складирования, хранения и переработки разнообразных грузов. ГУП «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» обеспечивает круглогодичную связь НАО с Большой землей и внутренние перевозки пассажиров и грузов. Аэропорт Нарьян-Мара соответствует третьей категории и может принимать пассажирские самолеты АН-24, ТУ-134, а также грузовые самолеты всех типов, имеет свой парк вертолетов МИ-8 и самолетов АН-2.

Кроме главного аэропорта в НАО имеются еще две взлетно-посадочные полосы и 8 вертолетных площадок общего пользования, это без учета соответствующего наземного авиационного оборудования нефтегазовых предприятий. Авиадиспетчеры ГРП «Нарьян-Маравроконтроль» обслуживают 600 км воздушной международной трансполярной трассы. В округе успешно работает Ненецкая международная транспортно-экспедиторская компания «ТрансНАО», имеющая свои суда класса река-море.



Здание администрации Ненецкого автономного округа

Несмотря на небольшую протяженность автомобильных дорог, автодорожный комплекс НАО играет существенную роль в жизнеобеспечении округа. Но речь об этом впереди.

НАО является членом Международной организации «Баренц-Евро-Арктический регион». Округ сотрудничает со многими территориями РФ, в частности с Москвой, республиками Коми и Калмыкия, Кировской, Саратовской, Ярославской, Архангельской и другими областями. Нарьян-Мар является постоянным членом союза городов Заполярья и Крайнего Севера. Большой известностью пользуется Ассоциация ненецкого народа «Ясавэй».

Ненецкий округ богат культурными традициями народов, живущих на его территории. Не перестает удивлять искусство и мастерство фольклорного коллектива «Хаяр». Всеобщей любовью пользуются комифольклорный коллектив «Югд Шонды», народный хор русской песни им. Вячеслава Смирнова, народный танцевальный ансамбль «Юность Севера», детский коллектив «Морошки», народный ненецкий театр «Илебц», ансамбль русских народных инструментов «Северянка». С творчеством этих коллективов знакомы не только жители НАО и других российских регионов, но и зрители Египта, Испании, Франции, Германии.

В Нарьян-Маре проходили международные фольклорные фестивали «Жемчужина Севера» и «Аргиш надежды», в которых принимали участие российские и европейские коллективы. Ежегодно в начале апреля в столице НАО стартуют окружной чемпионат по снегоходному мотокроссу и гонки на оленьих упряжках.



Здание главпочтамта – памятник истории



Вид на Нарьян-Мар с самолета

Как пишет ненецкий поэт Прокопий Явтысый, «погляди сквозь даль, посмотри сквозь снег», и ты увидишь величие тундры и мудрость народа, ее населяющего.



Супертанкер компании «Лукойл»

СЕВЕРНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ



Губернатор
Ненецкого
автономного
округа
Владимир БУТОВ

Владимир Яковлевич БУТОВ родился 10 апреля 1958 года в Новосибирске. После службы в Военно-Морском Флоте приехал в Нарьян-Мар (1979 г.). Окончил Высший институт управления в Москве (1994 г.). Депутат окружного собрания депутатов НАО (1994 г.). Избран главой администрации Ненецкого автономного округа (1996 г.). 14 января 2001 года избран вторично на этот пост. Дата окончания полномочий — февраль 2005 года.

По оценке политологов и аналитиков, Владимир Яковлевич Бутов относится к категории руководителей новой формации, которые все чаще в последнее время идут во власть в регионах. Отличительная их черта — они осуществляют преобразования в субъектах Федерации не за счет народа, а во имя его. В таких территориях, как правило, вовремя выплачивают заработную плату, не бывает задержек пенсий и различных пособий, а жизненный уровень людей выше среднего по России. Конечно, успешно решать вопросы социальной сферы удается только благодаря подъему экономики, росту производства. И здесь у руководителей регионов типа В.Я. Бутова свой подход к делу. Они не игнорируют отечественных товаропроизводителей, российских и зарубежных инвесторов пытаются поставить хотя бы в равные условия, справедливо полагают, что, безоглядно открывая двери иностранным фирмам, можно нанести ущерб стратегическим интересам страны. В.Я. Бутов активно и настойчиво отстаивает интересы северян и России в целом, занимает принципиальную позицию во взаимоотношениях с нефтяными компаниями. Благодаря его настойчивости российской стороне удалось получить 30 процентов в нефтяном проекте на Харьягинском месторождении, разрабатываемом на условиях соглашения о разделе продукции французской компанией «Тоталь». Это только один пример, говорящий о государственном подходе к делу. А их десятки. И среди них конфликт с компанией «Лукойл», безусловно, известный заинтересованному читателю. Примирение состоялось на той же основе: надо работать и на благо округа. Вот что я знал, входя в здание администрации Ненецкого автономного округа.

— Владимир Яковлевич, губернаторствуете вы шесть лет. Известно, что за это время вы и ваша команда вытянули округ из кризиса, сделали его региональным донором. Объем внутреннего регионального продукта превзошел предкри-

зисный 1991 год, преодолен спад в 40 процентов. Вместе с тем топчутся на месте такие традиционные для Севера отрасли, как оленеводство и рыболовство, сельское хозяйство, упала деревопереработка... Так за счет чего же рост?

— Начиная с 1997 года у нас постоянно повышается объем нефтедобычи, с 3,3 млн тонн до 4,8 млн тонн в 2001 году. Сегодня Ненецкий округ известен как богатейшая кладовая России по запасам углеводородного сырья. Благоприятные условия освоения ресурсов и высокое качество углеводородов сделали регион невероятно привлекательным для нефтяных компаний и инвесторов. Округ стоит на пороге крупномасштабного освоения территории.

— Все познается в сравнении. Если взять округ образца 1997 года и сопоставить его с нынешним, в чем вы видите главные отличия?

— Разве можно сравнивать то время и нынешнюю ситуацию? Я хорошо помню, как мы жили в 1997–1998 годах. Ту первую команду, которая работала тогда со мной, можно отождествить только с пожарной. Денег у округа катастрофически не хватало. «Финансовый пожар» вспыхивал то тут, то там. Вспомнить страшно, какими усилиями мы выполняли северный завоз, выплачивали заработную плату и пособия, отправляли людей в отпуск. И все это при правовом вакууме, царившем в стране, при противоречащих друг другу законодательных и нормативных документах. Все приходилось делать с колес, додумывать самим. Времени на раскачку не было. Потому что за нами стояли люди, которым надоело ждать светлого будущего и которым надо было обеспечивать нормальные условия жизни.

А о том, что представляет собой Ненецкий округ сегодня, лучше всего говорят цифры. В 2001 году мы вошли в чис-



Морской порт Нарьян-Мара – ворота Арктики

вое питание, в интернатных учреждениях – четырехразовое. Отличникам учебы, как школьникам, так и студентам, выделяются дополнительные стипендии за счет окружных средств.

Оздоровление детей в лагерях и санаториях проводится круглогодично. В прошлом году был организован отдых более 5 тысяч человек: дети выезжали в Московскую, Саратовскую, Самарскую, Калининградскую, Архангельскую области, на Азовское и Черное моря. В течение 2000–2001 учебного года по инициативе администрации округа более двух тысяч школьников побывали в оздоровительном центре «Артек» на Черном море. Путевки и стоимость проезда были оплачены спонсорами. Детские компенсации выплачиваются с 1997 года вовремя и в полном объеме. В дополнение к пенсии из окружного бюджета ветеранам Великой Отечественной войны начиная с мая 2000 года добавляется ежемесячно по 1000 рублей, труженикам тыла – по 800 рублей, всем остальным пенсионерам – по 500 рублей.

Ежегодно более 70 млн рублей расходуется на оплату льготного проезда в отпуск работникам бюджетных учреждений. Кроме того, наши бюджетники имеют право за счет бюджетных средств вывезти на отдых несовершеннолетних членов семьи.

Проводится целенаправленная работа по решению проблем коренного населения. Ведется строительство и приобретение жилья для ненецких семей. Им оказывается помощь в решении других социальных проблем.

В рамках сотрудничества с Баренц-Евро-Арктическим регионом реализуются проекты в области народного образования, здравоохранения, культуры, производства. Это и летняя кочевая школа в стойбищах оленеводов-единоличников общины «Ямб-то», и продолжение образования выпускников школ округа в Норвегии, прохождение стажировок преподавателей, специалистов различных отраслей народного хозяйства на предприятиях Финляндии, перспективы сотрудничества по экспорту мяса – оленины в страны европейского Севера, создание компьютерной экологической базы данных Ненецкого округа.

Мы отдаем себе отчет, что сегодня богатства недр определяют благополучие округа, его стабильное развитие. Они же являются основой взаимовыгодного сотрудничества с российскими и зарубежными партнерами. Из иностранных я бы хотел

отметить такие нефтяные компании, как американская «Коноко», французская «Тоталь», норвежская «Норск Гидро Свериге А. Б.», финская «Фортум». У нас работает ряд совместных предприятий, например, российско-американское «Полярное Сияние», российско-финское «СеверТЭК».

Следует отметить, что в настоящее время начинают работу и другие компании. Они принимают участие в совместных проектах с теми компаниями, которые уже давно работают в округе, или приобретают право на самостоятельное пользование недрами на условиях аукционов. В 2000–2001 годах были проведены конкурсы на геологическое изучение и добычу нефти на месторождениях Вала Гамбургера, Ошское, Мусьюшорское. На основе Федеральной программы развития Тимано-Печорской провинции до 2010 года начато лицензирование объектов ресурсов нефти и газа до 2005 года.

– НАО в первую очередь у всех ассоциируется с нефтяными вышками, буровыми установками и трубопроводами. Но край богат не только нефтью. Какие еще отрасли представлены в округе? Каковы их перспективы развития, проблемы?

– Округ славен своими традиционными отраслями: оленеводством, рыболовством. С ними тесно связаны перерабатывающие предприятия. Развиваются новые для нашего региона сферы народного хозяйства: строительство, лесопереработка. Но, конечно, промышленность у нас пока развита слабо, и этот перекос в сторону добывающей отрасли должен быть со временем ликвидирован.

– Как складывается 2002 год? Подводить итоги пока рано (беседа состоялась 6 ноября. – Прим. ред.), но основные ориентиры, очевидно, уже видны?

– На 21-й сессии собрания депутатов Ненецкого автономного округа, состоявшейся 30 октября, рассматривалось исполнение окружного бюджета за 9 месяцев текущего года.

Было отмечено, что исполнение окружного бюджета по состоянию на 1 октября по доходам составляет 46,9 процента. При плане 2553,8 млн рублей в бюджет округа поступило пока 1198,2 млн рублей. К плану девяти месяцев исполнение бюджета составляет 82,4 процента.

Исполнение расходной части произошло в пределах поступающих доходов и остатка средств за прошлый год. В первую очередь финансировались заработная плата, начисления и другие социальные выплаты. Приоритетно финансировались питание, стипендии, медикаменты, опекунские пособия и досрочный завод в период навигации. Дотация муниципальным образованиям составила 81,5 процента от утвержденного плана.

В связи с неисполнением доходной части бюджета введен режим сокращения расходов на 10 процентов годовых назначений по смете каждого распорядителя бюджетных средств. Так что текущий год складывается не совсем удачно.

– И в чем причина?

– Основная причина – поступление налогов не в полном объеме, прежде всего таких, как налог на прибыль и платежи за пользование природными ресурсами. На-

ло субъектов-доноров и не стали получать трансферт и поддержку на организацию досрочного завоза. Тем не менее бюджет округа был бездефицитным. Для сравнения: в 1997 году уровень собственных доходов НАО составлял только 74,2 процента, или 255 млн рублей. В 2001 году доходы окружного бюджета выросли до 2411 млн рублей.

Средняя заработная плата за 2001 год составила 8952 рубля в месяц, что в 2,7 раза больше, чем в среднем по стране, другими словами, 3,3 прожиточных минимума. При этом в отличие от многих субъектов Федерации она выплачивается работникам бюджетной сферы своевременно.

С 1997 года в округе не было отключений электроэнергии, горячей или холодной воды, отопления, газа, в полном объеме осуществлялся северный завоз. Сохранена сеть учреждений социальной сферы, открыты два филиала вузов (до 1997 года в округе не было высших учебных заведений). Обеспечиваются бесплатное образование и здравоохранение, население получает высококвалифицированную медицинскую помощь за счет бюджетных средств как в медучреждениях округа, так и в клиниках Москвы, Санкт-Петербурга, Архангельска. Оплачивается проезд на лечение. Приобретено дорогостоящее медицинское оборудование, в том числе и для сельских амбулаторий. Все школы обеспечены компьютерными классами, бесплатными учебниками, школьники и учащиеся средних профессиональных учебных заведений получают бесплатное одноразо-



В округе работают совместные предприятия по добыче нефти

лога на прибыль поступило лишь 25,7 процента к годовому плану. Платежи за пользование природными ресурсами, а это в основном платежи за пользование недрами и налог на добычу полезных ископаемых, составили 68,5 процента к плану девяти месяцев.

Впрочем, это рецидив старой болезни. Проблема получения налогов от предприятий, ведущих у нас добычу нефти, была всегда. Часть этих коммерческих структур зарегистрирована в других субъектах РФ, в бюджеты которых и поступают их платежи.

Чтобы отрегулировать все спорные вопросы и вместе с тем создать привлекательность инвестиционного климата, мы стремимся сформировать необходимую законодательную основу в пределах компетенции субъекта Российской Федерации. В 1998–2000 годах собранием депутатов Ненецкого автономного округа приняты законы «О недропользовании», «О консервации имущества предприятий и организаций...», «Об инвестиционной деятельности...» и другие. Работа по созданию законодательной базы продолжается и в настоящее время.

Разрабатывается окружной закон «О платежах при пользовании недрами». Мы готовы рассматривать возможность предоставления налоговых льгот в рамках действующего законодательства компаниям, вкладывающим значительные инвестиции, использующим местную рабочую силу, принимающим активное участие в финансировании социальных программ. Хотелось бы особенно отметить, что мы принимаем во внимание любые инициативы инвесторов, стремящихся вложить средства в развитие Тимано-Печорской провинции и принять участие в социально-экономическом развитии территории.

Две взаимосвязанные задачи: увеличение объемов добычи углеводородного сырья и обеспечение достойного уровня благосостояния людей, живущих и работающих в нашем богатом ресурсами крае, решаются и с помощью лицензионных соглашений. Давая разрешения на разработку нефтяных и газовых месторождений, мы прежде всего ставим условия – предоставление рабочих мест жителям округа, своевременная и полная уплата налогов и отчисления компаниями средств на развитие социальной инфраструктуры. Мы за взаимовыгодное сотрудничество между пользователями недр и населением, которому эти недра принадлежат по праву.

– Владимир Яковлевич, а теперь давайте поговорим о дорогах или, может быть, шире – о транспортном комплексе и его роли в ускоренном развитии округа.

– Транспортную инфраструктуру называть комплексом можно только с известной долей условности. У нас нет железных дорог. Самый распространенным видом транспорта является воздушный. Им осуществляется связь как с другими субъектами Федерации, так и внутри округа, причем круглогодично только с населенными пунктами, расположенными вблизи регионального центра. Авиация не может быть основным видом транспорта по той простой причине, что она слишком дорога. Доставка тонны груза по воздуху обходится в среднем в 25 тысяч рублей.



Народный танцевальный ансамбль «Юность Севера»

Пока выручает морской и речной транспорт. Нарьян-Мар – это порт. Кроме него имеется еще 16 портовых пунктов. Через них в основном осуществляется северный завоз, а также связь с соседними регионами и сопредельными странами. Относительная дешевизна и доступность этих видов транспорта сходит на нет из-за кратковременности их действия – три-четыре месяца в году.

Большие надежды мы возлагаем на автомобильные дороги, но в перспективе. Пока их мало, чуть более 200 км, и по ним нет постоянной связи с другими регионами. Попасть к соседям можно только по зимникам, что напрямую зависит от неустойчивости нашей северной погоды.

Поэтому к числу приоритетных задач, стоящих перед администрацией округа, относится строительство автомобильных дорог, обеспечивающих регулярные межрегиональные перевозки. Таких направлений три. Юго-западное с выходом на Мезень Архангельской области. Южное – в Республику Коми и через Лешуконское в Архангельскую область. И наконец третье направление: дорога Нарьян-Мар – Усинск, находящаяся в стадии активного строительства. Срок ввода ее в эксплуатацию, по дорожной программе, – 2007 год. Мы хотим запустить ее на два года раньше, не форсируя пока строительство двух других направлений.

Эта дорога имеет федеральное, а бы даже сказал, стратегическое значение, поскольку связывает наш регион с железной дорогой. Благодаря ей мы в значительной части сумеем разрешить проблему северного завоза, превратив его из сезонного, крайне дорогостоящего мероприятия, в круглогодичное. Но эта дорога важна и для Республики Коми, так как дает ей выход через морской порт Нарьян-Мара в северные страны.

Форсируя строительство этой дороги, мы рассчитываем на более существенную помощь Росавтодора. Реформирование территориального дорожного фонда в масштабах страны привело к резкому сокращению его объема, в наших условиях более чем в 2,5 раза. И мы вправе рассчитывать на восполнение выывшей части ТДФ за счет федерального бюджета. Однако пока наблюдаем значительное сокращение субвенций: 67 млн рублей в 2002 году против 142 млн рублей в 2001 году, то есть более чем в 2 раза.

В этом году на строительство усинской трассы из окружного бюджета мы сумели выделить всего 76 млн рублей против 212 млн в 2001 году. В итоге сдали в эксплуа-

тацию только 7 км вместо планируемых 16 км. Учитывая, что в 2003 году нам обещано 77 млн рублей субвенций, а в окружном бюджете дорожных денег, очевидно, более 42 млн рублей не будет, дороги прибудет 4,5 км.

Финансирование важнейшей для нас стратегической трассы, таким образом, растягивается на годы. Если и далее оно будет вестись столь низкими темпами, то оставшийся 88-километровый разрыв мы ликвидируем через 10–13 лет. Это недопустимо. Чем дольше идет строительство, тем хуже для округа. Деньги, вложенные в дорогу, не работают. Пока это замороженные деньги.

Конечно, строительство обходится дорого. Один построенный километр стоит около 21 млн рублей. Но такая наша северная специфика. Только на навигационную заготовку материалов израсходовано: в 2000 году 93 млн рублей, в 2001-м – 52 и в текущем – 15 млн рублей. Но без материалов невозможно строительство. Каждый вложенный в строительство дороги рубль приносит гораздо больше прибыли. После сдачи ее в эксплуатацию она окупится, по расчетам специалистов, за шесть лет. То есть экономический эффект дороги очень высок.

В округе есть противники этой трассы. Они говорят: эта дорога в никуда. Усинск – станция маломощная, а автомобильной дороги от этого города нет. Эти рассуждения не выдерживают никакой критики. Во-первых, железнодорожная станция Усинск уже сегодня способна удвоить поставку грузов, во-вторых, она развивается. Строится и автодорога на Сыктывкар.

За этими мнениями стоят интересы тех, кто отстаивает неимоверно дорогой северный завоз. Но они должны понять, что без изменения транспортной схемы, без повышения роли автомобильных дорог нам округ не поднять. Тем более когда намечены такие высокие темпы развития нефтяной отрасли. Сегодня любой завезенный гвоздь обходится потребителю в три раза дороже из-за транспортных расходов. Автомобильный же транспорт считается самым дешевым. Тонна грузов, перевезенных по дороге, обходится в среднем в тысячу рублей.

С вводом в эксплуатацию автодороги Нарьян-Мар – Усинск значительно повысится инвестиционная привлекательность региона, эффективность экономики, жизненный уровень населения. Этим аргументам, я думаю, трудно что-то возразить.

ВРЕМЯ ТРУДНЫХ РЕШЕНИЙ

ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ДОРОЖНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ АДМИНИСТРАЦИИ НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

1. Дорожный комитет НАО – структурное подразделение администрации Ненецкого автономного округа, он выполняет весь комплекс задач по управлению дорожным хозяйством. Ему же переданы функции заказчика дорожных работ и распорядителя территориального дорожного фонда.

Председателем комитета является опытный дорожник и управленец Элек Лейбович Рыбак. Более 35 лет отдано им одной профессии. Он строил дороги в Монголии и Сибири, на Украине. И вот уже 15 лет работает в Ненецком округе.

По состоянию на 6 ноября 2002 года, когда были сданы в эксплуатацию семикилометровый участок строящейся дороги Нарьян-Мар – Усинск и мост длиной 99 метров, на балансе комитета находится 218 км дорог общего пользования, из них 4 км федеральных и 214 км территориальных. Протяженность ведомственных дорог и зимников составляет более 1000 км. И хотя они напрямую не относятся к дорожному комитету, его координирующая роль по отношению к ним очевидна: многие из них выполняют функции дорог общего пользования, поскольку связывают не только производственные объекты, но и населенные пункты.

Среди субъектов Северо-Западного федерального округа по протяженности сети дорог общего пользования НАО находится на последнем месте после Мурманской области, которая расположена в аналогичных природно-климатических условиях, но имеет значительно большую плотность населения и более освоенную территорию. В целом по НАО плотность дорог составляет 1,11 км на 1000 кв. км. Этот показатель один из самых низких в России (в среднем по РФ он равен 34 км). Доля дорог с усовершенствованным типом покрытия

в НАО составляет 28 процентов, а с переходным и низким – 48 и 24 процента соответственно.

В Ненецком АО отсутствуют постоянные связи по автодорогам с соседними регионами России, что обусловлено слабым развитием дорог как в самом округе, так и в граничащих с ним районах Архангельской области и Республики Коми. Вот почему первоочередной задачей дорожного комитета НАО является строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск. Пока что имеется разрыв протяженностью 88 км. Ликвидировать



Сотрудники дорожного комитета

его предполагается в 2005 году, полная сметная стоимость строительства в текущих ценах составляет более 2,5 млрд рублей.

Все работы на объектах строительства и реконструкции распределяются по конкурсу. Тем не менее у Комитета по управлению дорожным хозяйством администрации НАО сложился определенный круг подрядчиков, с которыми установились прочные контакты сотрудничества и даже содружества. Первым необходимо назвать Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие № 266. Руководит им Александр Владимирович Кудряшов. Численность ФГУДЭП более 200 человек. Оно выполняет весь комплекс работ по строительству и ремонту дорог, а также занимается их содержанием. Кроме участка граница Республики Коми – пос. Харьягинский.

Этот участок дороги Нарьян-Мар – Усинск имеет третью техническую категорию и цементобетонное покрытие. В 1977 году он внесен в перечень территориальных дорог. И с тех пор обязанность по его содержанию взяло на себя ЗАО «Лукойл-Транс-Строй» в лице генерального директора акционерного общества Леонида Викторовича Войнова. Комплекс работ и услуг согласно договору выполняет ненецкий филиал этого ЗАО, расположенный в Усинске, во главе с Григорием Алексеевичем Новиковым. Финансирование осуществляется за счет средств ТДФ.

Мостами в Ненецком АО занимается ООО «Северная мостостроительная компания» с центральной офисом в Санкт-Петербурге. Руководит ею Александр Леонидович Волошин. Непосредственно в округе работают две бригады общим числом 70 человек. В ближайшей перспективе им предстоит построить три моста общей длиной 520 п.м, один из которых, протяжением 99 км, будет введен в строй в этом году.

Проектирует дороги и мосты в НАО Архангельский институт «Севдорпроект» во главе с директором Марком Николаевичем Устюжинским. Эта проектная организация – давний соратник дорожников округа. Ее авторитет среди них непререкаем.

В своем месте о некоторых дорожных организациях мы расскажем более подробно. А здесь хотелось бы перечислить те из них, которые председатель комитета Элек Лейбович Рыбак держит как бы в резерве, на тот случай, если строительство незавершенного 88-километрового участка дороги Нарьян-Мар – Усинск будет вестись более высокими темпами. Наиболее вероятным партнером в ближайшем будущем мо-

гут выступить ЗАО СПК «Темп-Дорстрой», дислоцированное в Сыктывкаре (председатель правления, генеральный директор Валерий Александрович Савинкин) и, прежде всего, его дочернее предприятие ООО «Северо-западная компания», зарегистрированное в Нарьян-Маре.

Большие надежды при случае возлагаются на ЗАО «КомиНефтеСпецСтрой», которое является холдинговой компанией, включающей в себя ООО «Усинское ДСУ», «Усинское ДРСУ» и «Геостройтехнология». Предприятие хорошо известно на севере Республики Коми, в районах, граничащих с НАО, и имеет славную 30-летнюю историю. Руководит ЗАО генеральный директор В.С. Аликин.

Есть еще одна организация, которая может рассматриваться как потенциальный подрядчик для строительства дорог общего пользования – «Арктика-Транс-Экскавация» во главе с генеральным директором Фейрузой Юркулу-оглы Керимовым. Сегодня основная сфера его деятельности в НАО – нефтяные промысловые дороги.

В целях благоустройства улиц окружного центра подлинным союзником и партнером комитета может стать ОАО «Нарьян-Марстрой». Первый опыт делового сотрудничества с его генеральным директором Александром Савальским есть. Надо и далее укреплять и наращивать это взаимодействие, условия которого рассмотрим более подробно.

2. Дорожный комитет уделяет большое внимание улицам Нарьян-Мара. Главным образом потому, что некоторые из них, магистральные, находятся на балансе комитета. Так уже сложилось исторически. Но Элеку Лейбовичу хотелось бы привести в порядок и другие городские дороги, прежде всего окраинные. Но как это сделать, если в городском бюджете средства на это не предусмотрены, не считая мизера на уборку мусора.

Между тем, по мнению журналистки Елены Дулигер, давно освещающей эту проблему, деньги в ближайшее время могут появиться, только улицы надо считать важным элементом городского хозяйства, а не обходить их стороной.



Улица Смидовича

Например, сейчас разрабатывается социальная программа развития округа и города за счет отчислений нефтяных компаний. Запланировано построить тысячу квартир, для мясокомбината предусмотрен жировой цех, намечены еще какие-то коммунальные дела, но улицы в проекте документа даже не упоминаются. Некоторые шутят: будем жить в благоустроенных домах, но ходить по-прежнему в резиновых сапогах...

Председатель комитета вспоминает, как начинала благоустраиваться улица Смидовича, прозванная в народе «Арбатом». Толчком послужило следующее событие. Представители общественности Нарьян-Мара по приглашению нефтяной компании «Лукойл» посетили г. Когалым Ханты-Мансийского автономного округа. Впечатлений было море. В каких условиях живут горожане – современные многоэтажки, прекрасные дороги, освещение! А ведь это тоже город нефтяников. А разве у нас не такие же люди? Кто нам мешает сделать свой город красивым? Собрались руководители городских предприятий, этот своеобразный клуб деловых людей, на совет. И высказали предложение современному благоустроить пока хотя бы одну из центральных улиц – Смидовича. Даже финансирование распределили. Было решено, что 20 процентов от стоимости объекта заплатят из окружного бюджета, 10 процентов выделит городская администрация, а 70 процентов – деньги дорожного фонда.

Есть идея, но кто ее будет исполнять? Дорожный комитет взял основные хлопоты на себя. В это время сложилась, если можно так сказать, благоприятная ситуация. У ряда предприятий, особенно у ОАО «Нарьян-Марстрой», образовались большие долги по налогу на пользователей дорог. Причем некоторые даже и не думали их погашать. Налоговая инспекция, видимо, распилась в своем бессилии. Надо было каким-то образом эти деньги взять. Хотя бы за счет обещания часть их, и может



Строится дорога

быть, большую вложить в благоустройство улиц. Идея сработала.

Эти деньги и пошли на строительство улицы Смидовича. В счет долгов дорожному фонду заказали плитку, уличные фонари, привезли их в город, передали Нарьян-Марстрою. То, что строители успели сделать за три летних сезона, сегодня может увидеть каждый нарьян-марец и гость города. Обновленная часть улицы стала излюбленным местом отдыха взрослых и детей, пеших и велосипедных прогулок. К сожалению, на сегодняшний день никто, кроме дорожного комитета НАО ни одного рубля в благоустройство улицы не вложил. И те 30 процентов средств, обещанные окружными и городскими властями, так и остались обещанием. Но зато многие говорят о своих заслугах. Но суть дела теперь не в том, как считает Элек Рыбак, кто и что сделал, а кто (то есть на какие деньги) доделает улицу до конца.

Настало время не только найти в городском бюджете деньги на дороги, но и – главное – объединить их с территориальным дорожным фондом. Тогда дорожный комитет занимался бы улицами на законном основании. Такой опыт есть во многих регионах. Почему бы его не перенять Нарьян-Мару?

3. Вместе с журналисткой Натальей Козьковой мы взяли интервью у председателя комитета Элека Рыбака. Тема беседы – сегодняшнее состояние и перспектива развития территориального дорожного фонда.

– Элек Лейбович, согласно принятому законодательству дорожный фонд будет теперь называться целевым бюджетным территориальным фондом. Произойдут какие-то изменения?

– С 1 января 2003 года средства на содержание, ремонт и строительство дорог в виде налогов будут поступать в бюджет субъекта Федерации. Если в 2002 году они идут в фонд от налогоплательщиков напрямую, то с января будут аккумулироваться на счете окруж-

ного бюджета. Об этом как раз и шла речь на заседании рабочей группы собрания депутатов НАО.

Основная цель фонда – содержание, ремонт, реконструкция и строительство дорог общего пользования, то есть

тех дорог, которыми пользуются и все организации округа, и все население. Сегодня средства, поступающие в территориальный дорожный фонд минимальны, денег на содержание и ремонт практически не остается. Недостаточные суммы выделяются и на строительство. И на заседании рабочей группы также решался вопрос о привлечении дополнительных средств на эти цели.

Концентрация средств фонда в 2003 году будет происходить за счет транспортного и земельного налогов, акцизов на топливо.

– На заседании рабочей группы собрания депутатов НАО говорилось о дополнительных средствах, которые должны поступать в дорожный фонд.

– Округ теряет очень большие средства, потому что на его территории работает автомобильный транспорт, зарегистрированный в других регионах России. Налоги, как известно, платятся по месту регистрации. Для того, чтобы они оставались в округе, нужны рычаги контроля, которые должны быть определены законодательно. Если транспорт зарегистрирован в другом регионе, а работает на территории округа, значит, здесь необходимо получить временную регистрацию техники на период работы.

У нас нет должного контроля на харьягинском участке автодороги Нарьян-Мар – Усинск, по которой идут тяжеловесы без всяких пропусков и разрешений. А необходимо оплачивать ущерб, наносимый дороге и мостам такой большегрузной техникой. Провоз тяжелых и нестандартных грузов, когда затруднено движение другого автотранспорта, должна контролировать ГИБДД. А для этого на дороге необходимо круглосуточное дежурство.

Пока же за провоз негабаритных грузов и проезд тяжеловесов деньги платятся минимальные, не более 30 процентов, а 70 процентов до бюджета не доходят.

– А субвенции из федерального бюджета?

– Субвенции из федерального бюджета мы получаем ежегодно. Чтобы отстоять эти деньги, каждый год проводим большую подготовительную работу, бьемся за них в Москве. В 2001 году сумели получить 142 млн рублей, в 2002-м всего 67 млн рублей. В 2003 году субвенции ориентировочно составят около 77 млн рублей.

Какой основной вывод можно сделать из этого интервью?

Дорожный фонд последние два года находится в перманентном реформировании. Итог этой деятельности – постоянное снижение его объема. Это отчетливо видно на примере НАО. Собственные доходы ТДФ (без учета поступлений из федерального бюджета) в 2000 году составили 312,5 млн рублей, в 2003-м на 100 млн меньше. 2002 год – опять снижение, всего 160 млн. Прогноз 2003 года – не более 73 млн рублей. Казалось бы, для пополнения выбывшей части ТДФ должны расти субвенции, чтобы дороги все-таки строились хотя бы на прежнем уровне. Они и растут, но столь незначительно, что их нельзя воспринимать всерьез. Так, субвенции для НАО повысились с 41 млн рублей в 2000 году до прогнозируемых 77 млн рублей в 2003 году, но при этом общий объем фонда упал – с 353,5 млн рублей в 2000 году до 150 млн рублей по прогнозу 2003 года.

Такая недооценка весьма чревата для тех регионов, к которым относится НАО, где дорожная сеть развита слабо, уровень же хозяйственного освоения постоянно поднимается. И эти ножицы являются тормозом на пути прогресса, поскольку развитие экономики НАО жестко связано с развитием транспортной инфраструктуры. Без изменения дорожной политики по отношению к Ненецкому округу слабо просматривается и перспектива, под угрозой срыва поставлена дорожная программа до 2010 года и по прогнозу до 2020 года, которая, кстати сказать, всецело сбалансирована с планами и программами социально-экономического развития как федерального, так и местного уровней.

Вот такая незавидная реальность. И не видно просвета.

Это от характера. Сделать что-то, утвердить на земле, поставить на службу обществу. Например, дорогу. С этим намерением и приехал Элек Лейбович Рыбак в Нарьян-Мар. Почему сюда? Счастливая игра не повторяющегося случая, как сказал он сам. Приехал по приглашению в Ахангельскавтодор, назначили начальником Нарьян-Марского ДРСУ, находившегося тогда в его составе. И угодили, потому как дел предстояло на много лет вперед. Во-первых, автомобильных дорог в Ненецком автономном округе тогда фактически не было. Даже пригород Нарьян-Мара поселок Искателей, в котором находилось дорожное ремонтно-строительное управление, не имел обустроенного проезда в центр.

— Вместо дорог были направления, — комментирует Элек Лейбович ситуацию, в которой он оказался в далеком уже теперь 1987 году.

— Во-вторых, ни сил, ни средств для ликвидации бездорожья у предприятия, по сути, не было. Трудовой коллектив состоял из 45 человек, и их техническое вооружение не выдерживало никакой критики. Но, как говорят шахматисты, взялся

На стене в его кабинете карта Ненецкого автономного округа, на которой отмечены автомобильные дороги, уже имеющиеся и те, которые предстоит построить. Особо выделены зимники. Нужны, раз их намораживают? В основном они ведут к нефтяным и газовым промыслам. Почему же нужда в дорогах отпадает с приходом тепла? Ответ на поверхности: прокладывать автодороги по заболоченной тундре затратно. Но почему на Ямале, в Ханты-Мансийском автономном округе, где природные условия сходные, идут на дорожные расходы?

Элек Лейбович подводит нас к карте:

— Протяженность автомобильных дорог общего пользования в нашем округе 228 километров, ведомственных и зимников — 1000 километров. И это на площади в 176,7 тысячи квадратных километров! Плотность дорог составляет 1,1 километра на 1000 квадратных километров, тогда как по России она равна 34 километрам.

Вывод сделаем сами: рассчитывать на скорое освоение новых нефтегазовых месторождений не приходится. Как и на привлечение инвесторов. А как быть с планами правительства к 2010 году добывать

ские подвиги отмечены двумя орденами солдатской славы. Оба считали главным в своей жизни заниматься делом, которое пришлось по душе, не истратить совести, не обозлиться, не иссушить душу.

Тоже испытание. За пятнадцать лет работы в НАО много чего было. Как, впрочем, и по всей стране. Недофинансирование, невыплаты, бартер и взаимозачеты, сокращение даже незначительных заказов. Однако предприятие работало: мостило улицы Нарьян-Мара, укладывало асфальт, связывало дорогами населенные пункты. Рыбак спас ДРСУ — сохранил людей и технику. И не в том виде, в каком принял, а более мощным и оснащенным: 250 работающих при 100 единицах машин и агрегатов. При этом — подчеркнем для коллекционеров невероятного — ни разу не то что не выплатил коллективу заработную плату, но даже и не задержал ее ни на день. И не стучит себя в грудь, не витийствует о любви к народу, а просто не отделяет себя от него, потому что одних с ним корней. Как дед и отец, о которых здесь уже упоминалось. Дед пятьдесят лет состоял в компартии, честно трудился, но так и не смог обрести для себя и своей семьи квартиру с удоб-

ИСПЫТАНИЕ

Председатель Комитета по управлению дорожным хозяйством администрации Ненецкого автономного округа Элек Лейбович РЫБАК родился на Украине в г.Умань в сентябре 1950 года. В дорожной отрасли с 15 лет: как поступил в 1965-м в профильный техникум, так ни разу не изменил избранному делу. До армии успел поработать техником и мастером в Харьковдорстрое и в рядах Вооруженных Сил был призван как специалист. Работал в Монголии, где строил дороги, хотя сама страна, пославшая туда своих сыновей, страдала от бездорожья.

После службы Элек Лейбович окончил Киевский автомобильный институт и работал, вернувшись в родной город, в ДЭУ-890. Это считавшееся лучшим на Украине предприятие занималось содержанием участка федеральной автодороги Ленинград — Киев — Одесса. Все устраивало — финансирование, устоявшийся, хорошо подготовленный коллектив, обеспечение техникой. Одного не хватало — Рыбак тосковал по стройке, ему хотелось прокладывать дороги, соединять ими города, села, людей...

— ходи. И Элек Лейбович вынужден был ходить в разные инстанции, выбивая средства и фондовые материалы. На все лимиты. Даже на песок, единственное непривозное строительное сырье. Лишнюю машину не выпросишь.

— Необходимо было иметь терпению и мобиле, — смеется Рыбак.

Сдаваться не в его характере. Он смолу привык вкалывать и пробиваться, а не «фигурировать» с благими намерениями, реализовать которые мешают злокозны чиновников.

— Это требует смелости? — не могли не спросить мы.

Элек Лейбович пожал плечами:

— Скорее убедительности.

ежегодно 20 миллионов тонн нефти при пяти миллионах тонн в 2002-м?

Элек Лейбович смотрит, может быть, за «горизонт» своего дорожного ведомства. Но это естественно для человека, мыслящего по-государственному. Он живет, развивается и воспринимает мир творчески, а не через установившиеся линзы стереотипов. Антон Семенович Макаренко называл таких людей капитанами дальнего мышления.

Впрочем, эту науку созидания Рыбак постигал в семье. И дед, и отец его заслуженные, уважаемые в своем городе люди, в разное время вставшие на защиту родного Отечества. Ратные подвиги деда вознаграждены Георгиевским крестом, а отцов-

ствами, очередь не дошла. Отец всю жизнь проработал на заводе слесарем-сборщиком, его фото не сходило с Доски почета, но, выйдя на пенсию, он вынужден был вставать в пять утра, чтобы занять очередь за углем для отопления своего дома. И как не возгордиться бы Элеку Лейбовичу, что в бытность свою начальником ДРСУ, с вводом в эксплуатацию нескольких жилых домов с полным благоустройством решил жилищный вопрос для работников предприятия? Но считает это нормой и, отводя разговор от себя, поясняет:

— И сейчас в коллективе нет остроты с жильем. Работают люди!

Элек Лейбович достраивал автомобильную дорогу Нарьян-Мар — Красное, в



Каратайке и Нижней Пеше. Под его руководством возведены мосты в Индиге, через реки Северная и Малый Кундюк, отремонтирован мост в Великовисочном. Оделись в бетонные плиты улицы Первомайская и Выучейского в Нарьян-Маре, поселка Красное... Вместо перечисления (список долгий!) лучше скажем так: если сложить все километры, построенные Элеком Лейбовичем, их хватит на неблизкую дорогу до Сыктывкара. Но такой дороги нет: Ненецкий автономный округ с соседней республикой связывает зимник, идущий на Усинск, от которого на Сыктывкар идет железная дорога. Это же путь на Большую землю! Он нужен и экономике НАО, и его жителям. Зимник, пока стоят холода, работает с большой нагрузкой. Почему не сделать этот путь круглогодичным? Какое подспорье округу, связанному с остальной Россией только дорогостоящим воздушным транспортом?

Дело-то важное, государственное, и Рыбак загорелся. И опять сработало в нем не позволяющее отступить правило: взялся – ходи! И он пошел. Сперва – в поисках единомышленников. Потом – средств. Среди поддержавших энтузиаста оказал-

ным, въезд в него осуществлялся по пропускам и даже транзитному жулью попасть сюда было непросто. А тут округ открыли да еще дорога без шлагбаума! Примечателен в этом отношении интерактивный опрос, проведенный в присутствии известных в городе людей, в числе которых находился и Рыбак:

– Что даст округу дорога на Усинск?
1. Развитие экономики. 2. Рост преступности. 3. ...

Так вот: большинство телезрителей проголосовало за 2-й ответ. То, что дороги на Большую землю и в помине не было, а негативные явления «имеющие быть в России», уже проникли в среду жителей НАО.

В другом месте, других людей пришлось убеждать в том, что дорога на Усинск не альтернатива северному заовозу, а подспорье ему. Но несмотря ни на что, автодорогу Нарьян-Мар – Усинск удалось включить в программу «Дороги Нечерноземья». Была такая. Потом она попала в президентскую программу «Дороги России», теперь в третьей – «Дороги XXI века».

– Строим потихоньку, – невесело говорит Элек Лейбович.

А с чего веселиться? Из 386 киломе-

ного налога, единственной реальной его составляющей. Если вычтеть из этого избытка расходы на содержание дорог, останется средств лишь на 4,5 километра. На весь 2003 год!

Вот теперь и считайте, сколько лет потребуется на сооружение 88 километров при таком финансировании. К этому, собственно, все и шло. За три года, начиная с 2000-го, объем территориального дорожного фонда с 316 миллионов рублей сократился до 70 миллионов, причем в этой сумме учтены задолженность предприятий и организаций округа в размере 37 миллионов рублей. Это мертвые деньги, справедливо считают в комитете. Хотя бы потому, что многие предприятия-должники уже не существуют.

А тут еще напасть. В Росавтодоре вознамерились 4-километровую дорогу от аэропорта до Нарьян-Мара, являющуюся федеральной, передать Федеральному управлению автомобильной дороги Москва – Архангельск. Естественно, и средства на ее содержание уйдут по тому же адресу. На расчистку проезда в аэропорт придется раскошелиться дорожному комитету НАО?

ХАРАКТЕРА

ся человек, авторитет которого на Севере неоспорим, – Артур Николаевич Чилингаров, депутат Государственной Думы от Ненецкого автономного округа. И дело получило ход. Не сразу, три года потребовалось для этого: Элек Лейбович высказал идею в 1989-м, а строительство началось только в 1992-м.

Время понадобилось на то, чтобы поменять в сознании людей отношение к дороге как проводнику всего недоброго. Еще 10 лет назад округ считался погранич-

тров осталось 88 проложить. Сколько на это понадобится времени – председатель Комитета по управлению дорожным хозяйством администрации НАО сказать не берется. И вот почему. С 1 января 2003 года вступило в силу новое законодательство о дорожном фонде. Для дорожников округа оно может оказаться губительным. Территориальный дорожный фонд складывается теперь из акцизов на топливо (в НАО оно привозное, значит, и плата за него остается в местах приобретения) и транспорт-

Удручает Элека Лейбовича недопонимание (или недооценка?) дорожных проблем в Ненецком автономном округе. Он склонен считать это скорее недоразумением. И надеется на лучшее. Надеемся и мы, что у заслуженного строителя Российской Федерации, почетного дорожника Элека Лейбовича Рыбака впереди много счастливых минут, часов и дней. Кто счастлив, тот прав. И наоборот. Это тоже в его характере.



Зимняя дорога в тундре



ПРИБЛИЖЕНИЕ МЕЧТЫ



автомобильная дорога Нарьян-Мар – Усинск – рукотворная мечта, которой дорожники Ненецкого автономного округа решили одарить всех его жителей. Нет сейчас в России такого масштабного места, куда «только самолетом можно долететь». Дорога эта – единственный выход из круга округа на Большую землю, связующим звеном с которой станет соседняя Республика Коми: в Усинске – железнодорожная станция.

Кажется, закончились споры о том, нужна ли эта автодорога, не один год прягавшие нервы автора идеи проложить ее Элека Лейбовича Рыбака, председателя Комитета по управлению дорожным хозяйством Ненецкого автономного округа, а облачко печали не сходит с его лица. Причина – в темпах строительства: в прошлом году сдали в эксплуатацию 13 километров, а в этом – мы как раз летим вертолетом на ввод нового участка – всего лишь 7 километров, хотя планировали 16. Это из-за резкого сокращения объемов финансирования. На 2003 год намечено и того меньше – денег хватит лишь на 4,5 километра. Это сколько же времени понадобится, чтобы завершить проход 88 километров, оставшихся из 386?

Пилоты не слишком забираются вверх, понимая, что нам, пассажирам, хочется лучше рассмотреть автотрассу, отчетливой лентой лежащую на уже заснеженной тундре. С высоты птичьего полета она смотрится впечатляюще. На огромном пространстве тундры дорога не потерялась, а наоборот оживила ее, дав движение. Это последнее особо радует: незавершенная, она уже начала свою службу – бегут по ней автомобили, приблизилось и широко расположилось рядом становище оленеводов... Видим и поселок вахтовиков-дорожников, и мост, с помощью которого дорога перешла речку Взсню и пошла дальше в направлении Усинска.

Уже на земле среди строителей автодороги и мостовиков увидели одетых в яркие одежды ненцев – у них тоже праздник, праздник обновления тундры. Побывав-



ший здесь накануне ненецкий поэт Прокопий Явтысый, сказал нам:

— Эта автодорога похожа не на рану, а на врачующую повязку. Врачующую бездорожье.

Да и председатель Комитета по управлению дорожным хозяйством администрации НАО Э.Л.Рыбак, и генеральный директор ФГУ «ДЭП-266» А.В.Кудряшов, непосредственно руководивший строителями, немало позаботились о том, чтобы не повредить исконным местам оленьих пастбищ. И свидетельство того, что им это удалось, — гостеприимный чум оленеводов, поставленный у места сдачи объекта — очередного участка автомобильной дороги и очередного же моста через очередную реку. Он отдавал теплом и вкусным запахом оленьей похлебки...

Стоимость сдаваемого участка, принятого несколькими днями ранее Государственной комиссией, составила 143 млн рублей. 76 млн выделено из окружного бюджета. Остальные «добывал» своим авторитетом, убежденностью в важности начатого дела и просто любовью к людям, для которых Север стал домом, депутат Государственной Думы от Ненецкого автономного округа, главный исследователь Арктики, Герой Советского Союза и надежный товарищ дорожников Нарьян-Мара Артур Николаевич Чилингаров. Ему и было вверено право перерезать красную ленту, открывающую движение первой колонне тяжеловесов — КрАЗов и МАЗов, под завязку груженных песком и гравием. Они плотной колонной, демонстрируя надежность сооружений, прошли и мост, и семикилометровый участок автодороги и освободились от груза там, где предстоит продолжиться рукотворной мечте жителей НАО — первой автомобильной дороге из круга округа.



На снимках:
Торжественное открытие участка
дороги Нарьян-Мар – Усинск;
магистраль с высоты птичьего
полета





Артур ЧИЛИНГАРОВ:

СЕВЕР В СЕРДЦЕ МОЕМ!

Знаменитый полярник, бесстрашный человек... Эти высокие слова не кажутся таковыми в характеристике Артура Николаевича Чилингарова, поскольку стоят вровень с его делами.

Вот только два факта из множества.

1969 год. Чилингаров возглавил высокоширотную научную экспедицию «Север-21» и тогда же стал начальником дрейфующей станции «Северный полюс-19». В суперответственный год, надо сказать. Страна едва оправилась от гибели в испытательном полете на новом космическом корабле «Союз-1» Владимира Комарова и после почти двухлетнего затишья возобновила полеты в космос. Представьте теперь, как был бы воспринят в обществе поступивший — пусть из другого океана — сигнал о бедствии. И подателем его мог оказаться против своей воли Чилингаров: льдина, на которой обосновалась СП-19, раскололась. Но дело в том, что Артур Николаевич никогда не поступал против своей воли и потому не потерял самообладания. И помог возобладать ему в подчиненных. Собрались. Спасли себя и оборудование и продолжили освоение своего космоса. А главное — избавили страну от возможной тревоги. О том, как удалось молодому начальнику дрейфующей полярной станции мобилизовать людей и заставить их не сдаваться стихии, рассказывают ставшие фольклором воспоминания участников той далекой уже экспедиции: ввремя выхваченный из кобуры пистолет. Ни обид на это, ни недоразумений ни у кого нет. А только восторг: счастье, когда смелый и прав!

1985 год. Беда решила заявить о себе на другом конце Земли: в антарктических льдах затерло теплоход «Михаил Сомов». В июне, в то время, когда для

хождения в тех широтах — моряки это знают — самое тяжелое время. Многие тогда растерялись: как быть? Вызволить экипаж и судно представлялось возможным лишь с помощью атомного ледокола. А посылать его туда было нельзя: уже действовал Мадридский протокол к Международному договору об Антарктиде, которым запрещалась любая деятельность, содержащая угрозу уникальному природному балансу и экономической чистоте самого южного континента планеты. Более того, именно Чилингаров вместе с другим известным океанологом — французом Жаком Ивом Кусто выступил инициатором его подписания. Он и убедил доверить ему операцию по спасению «Михаила Сомова».

Артур Николаевич был тогда заместителем председателя союзного Госкомитета по гидрометеорологии. Скептики, узнав о намерении Чилингарова противопоставить ревуцим сороковым, неистовым шестидесятым широтам и антарктическим льдам дизельный ледокол «Владивосток», предрекали неудачу. Но... кто не рискует, тот не пьет шампанского. Было невероятно тяжело. Уносило в океан бочки с горючим для вертолетов, но ценой невероятного напряжения все-таки спасли большую часть. Во время одного из таких противостояний Чилингарова едва не смыло волной. А после, уже во льдах, попадали в сжатия. Но все преодолели, вернулись победителями. А Артур Николаевич — еще и Героем Советского Союза.

Он родился в сентябре 1939 года в Ленинграде. Там же начал трудовую деятельность в 1957-м слесарем-монтажником

Балтийского завода им. С.Орджоникидзе. В 1963-м окончил арктический факультет Ленинградского высшего морского училища имени адмирала С.О.Макарова. Это навсегда связало его с Арктикой и Антарктикой. Работал инженером-гидрологом научно-исследовательской обсерватории в п.Тикси (Якутия), начальником Адерминского (Ненецкий автономный округ) управления по гидрометеорологии и контролю природной среды, возглавлял дрейфующие станции «Северный полюс-19» и «Северный полюс-22», руководил научной станцией Беллинсгаузена в Антарктиде. Много сделал для изучения и использования в народнохозяйственных целях Северного морского пути. За разработку методики погрузочно-разгрузочных работ на ледовой припай Ямала удостоен Государственной премии СССР.

А еще Чилингаров — доктор географических наук, президент Ассоциации полярников, член-корреспондент Российской академии естественных наук... Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета». Он депутат и заместитель председателя Государственной Думы всех трех созывов.

И вот мы, корреспонденты журнала «Автомобильные дороги», «непрофильные» для Чилингарова, летим с ним в одном вертолете над ненецкой тундрой, уже неоглядно заснеженной. Он ее такой видел множество раз и потому, в отличие от нас, не липнет к иллюминаторам. Но в какой-то момент — по какому ощущению мы так и не поняли — сказал просто:

— Сейчас будет садиться. Прилетели.

И все, кто в этот миг глянули на землю, увидели дорогу, и длинную цепочку груженых песком или гравием тяжелых самосвалов на ней, и мост через еще

не замерзшую речку, и чум рядом, и строителей, и приехавших из ближнего стойбища ненцев в своих традиционных одеждах – для них открытие очередного участка автодороги на Усинск, первой в округе, идущей к Большой земле, тоже праздник.

Первыми взяли в круг своего депутата избиратели. По возгласам и улыбкам, по простецкому рукопожатию и приглашению погреться с дороги в чуме, из которого в выведенную трубу – время движется вперед! – вился дымок, чувствовалось: Артур Николаевич для них свой человек. Нужный им. Обязательный! Потому как, не трудно догадаться, его ответы удовлетворяли каждого.

И дорожники не были чужими Чилингарову. И он им. Потому что, узнали мы от председателя Комитета по управлению дорожным хозяйством Ненецкого автономного округа Э.Л.Рыбака, Артур Николаевич помогает двигать автотрассу. И вот, отложив все думские дела, прилетел, чтобы открыть движение на очередном участке. Впрочем, как сказал он потом в разговоре, ради продвижения дел на местах и пошел в Думу. В его активе – непосредственное участие в разработке и продвижении в Госдуме ряда базовых законов, касающихся жителей Крайнего Севера, таких, как «О территориях традиционного природопользования малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации», «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях», «О жилищных субсидиях гражданам, выезжающим из районов Крайнего Севера...»

С этого, собственно, и начался наш разговор:

– **Артур Николаевич, как ученый, исследователь Арктики, вы хорошо знаете российский Север, его проблемы, которые, похоже, все меньше интересуют наше правительство. В результате сокращается население, уменьшается число работающих, и не само по себе, а по решению сверху, где давно говорят**

о нерентабельности жизнеобеспечения северян. Может, и впрямь «замок повесить» на Север?

– Боюсь, тогда придется «закрыть» Россию. Более половины ее территории – северные. Но именно они дают едва ли не две трети экспортных поступлений. Нефть, газ, никель, олово, алмазы, золото и многое другое. Без ресурсов, производимых на Севере, экономика страны не может развиваться. Те, кто вещает, что Север нахлебник у страны, люди невежественные. И плохо, что государство перестает поддерживать эти территории, направлять необходимые средства на их освоение, как это было в недавнем прошлом. Чем это уже отозвалось? Углублением кризисных явлений в экономике и социальной сфере всей России. Взять, к примеру, добычу нефти, которая за последние десять лет существенно сократилась. Вот где скрыт существенный недобор средств, необходимых для социальных нужд.

– **Насколько важен, по-вашему, Северный морской путь для России и ее будущего? Слышали, он теряет свое былое значение.**

– Посмотрите на карту северных территорий. Инфраструктура их недостаточна развита, и без Северного морского пути эффективное освоение российского Крайнего Севера попросту невозможно. Говорю это вполне ответственно, как президент некоммерческого партнерства по координации использования Северного морского пути. До 1991 года работа этой морской дороги была рентабельной, максимальный объем перевозок по ней достигал почти 7 миллионов тонн. А в последние 2–3 года опустился до уровня полутора миллионов. Речь здесь не только об экономическом аспекте, хотя он в нынешних условиях крайне важен. Создание Северного морского пути, деятельность российского флота в северных морях, особенно атомных ледоколов, развитие таких крупных портов, как Мурманск, Архангельск, Дудинка, – все это является лучшим доказательством безусловного лидерства России в Арктике и на Севере. Это касается и науч-

ных исследований Заполярья. Сохранить эти традиции, жить не только сегодняшним днем, но и завтрашним, чтобы из-за нашей безалаберности не пришлось нашим внукам начинать все с нуля.

– **Артур Николаевич, как вы полагаете, автомобильная дорога, которую ведут на Усинск дорожники НАО, единственная из круга округа, как говорят острословы, вызывает недовольство у некоторых влиятельных людей потому, что они усматривают в ней альтернативу Северному морскому пути? Ведь с ней Ненецкий автономный округ получит круглогодичную связь с Большой землей.**

– Знаю о таких людях. Но их недовольствие от другого. Округ долгое время считался закрытым, как пограничный, и попасть в него постороннему человеку было фактически невозможно: действовала пропускная система. А дорога, тревожатся они, сделает округ доступным и для деклассифицированных элементов. Эти опасения преувеличены. Автодороги еще нет, а негативные явления уже получили «прописку» в Нарьян-Маре.

Что же касается альтернативы Северному морскому пути и северному завозу по нему, скажу следующее: силенок у автодороги не хватит для соперничества. А вот подспорьем ему она станет. В этом ничего плохого нет. Потому и помогаю добывать средства на ее строительство. У автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск вполне реальная перспектива стать федеральной. А потому не понимаю равнодушия к ней Росавтодора.

– **Депутатство не тяготит вас?**

– Думать об этом некогда. Взялся за гуж, не говори, что не дюж. Болею Севером, болею за Север – он в моем сердце. Наказы избирателей лечат меня. Тем, что дают работу. Заставляют думать и действовать. А это, по мысли древних, главное в жизни. А, может, и сама жизнь.

– **Новых встреч вам с Арктикой и Антарктикой, Артур Николаевич! И – спасибо от дорожников за поддержку.**



С Новым годом, дорожники!

Единица – вздор? Единица – ноль? Один, даже если и очень важный, не подымет простое пятивершковое бревно, тем более дом пятиэтажный? Не подымет и делать этого не станет, потому что никакого смысла в подобных упражнениях. А вот управлять автомашиной – что легковушкой, что многотонным тягачом или самосвалом – разобраться в механизме и починить его один человек вполне в состоянии. И руководить коллективом, даже большим, не в одну сотню работников, ему тоже по силам. И если дело каждого объединить общей задачей – строительством автодороги, например, – получится общая радость, одна на всех. Разве можно сложить ее из нулей?



Валентина Мазур

РАДОСТЬ НА ВСЕХ ОДНА

ФАМИЛЬНОЕ ДЕЛО

Валентина Ивановна Мазур еще в школе знала, кем станет: дорожником! Очень хотела этим утешить отца. Иван Елизарович, вернувшись с фронта, взялся восстанавливать порушенные войной дороги Черниговщины. Потом дистанционным мастером на автомобильной дороге Москва-Киев – содержал один из ее участков. Был настолько увлечен делом, что наладил кустарное производство железобетонных водопропускных труб из-за нехватки их. С рабочими плели арматуру, помещали ее в опалубку и заливали бетоном. И по сей день стоят во многих местах. Хотел сделать дорожное дело фамильным, передать его сыну. Но мальчиков не случилось. Вот младшая, Валентина, и загорелась желанием пойти по стопам отца. Бальзам на душу Ивану Елизаровичу! И фамилию девичью сохранила. Поступок.

Закончила «кадетку» – так тогда студенты называли между собой КАДИ – Киевский автодорожный институт – по специальности «автомобильные дороги». Но и выбирая отцовскую стезю, Валентина Ивановна сделала это не безоглядно: два года после школы работала в Борзнянском дорожном отделе и в институт поступала в ранге линейного мастера. Примерила на себя дорожную судьбу! И после института была распределена в Алуштинское ДЭУ уже линейным инженером. Приплюсовала к своей трудовой биографии еще два года стажа.

– А душа рвалась куда-то, – вспоминает то время Валентина Ивановна, – искала свою даль, как дорога, которая вырывается вдруг из теснины гор на простор. Бывали в Крыму?

Бывали. И испытали это ощущение на пути в Симферополь, когда впереди вдруг распахивается ковыльная степь. Но понятно, как можно поменять Крым на Заплярье... Романтика?

– Желание строить дороги, – словно угадывает наши мысли собеседница. – И там, прежде всего, где их нет, а нужда в них первостепенная.

Романтика! С годами она становится оптимизмом. Этому способствует и характер – веселый, отзывчивый, памятный. До сих пор удивляется, как ее ждали в Нарьян-Маре. Это был 1979 год. Начало октября. Снег, немного пуржит. Вышла из автобуса – здесь где-то ДРСУ, сказали. Увидела балок – один, другой. У каменной постройки бульдозер, автогрейдер... Здесь! Идет с чемоданом, свободной рукой заслоняясь от ветра. Навстречу мужчина. Остановился:

– Валентина? Мазур? – по удивлению понял: она! – и распорядился: – Пойдем. Будешь старшим инженером.

Этим мужчиной оказался Владимир Игоревич Сучков, начальник Дорожного ремонтно-строительного участка (так первоначально называлось предприятие). Он один откликнулся на письмо жаждущей приключений дивчины, хотя она писала во многие дорожные организации Севера. Почему? Может, поверил в искренность порыва, а, может быть, нужда в специалистах заставила: предприятие было младенцем, всего год от роду. Конечно же, нужны были «няньки». Она и стала таковой. Со многими приходилось нянчиться на самом деле: были и неумехи (дело-то новое в бездорожном тогда крае), и выпивохи (принимали из-за острой нехватки рабочих рук). Многих удалось выправить, они до сих пор в коллективе и благодарят Валентину Ивановну. Судим по разговору с этими людьми.

О том, что Мазур сразу же заявила о себе не только как знающий инженер, но и как вдумчивый руководитель, свидетельствует такой факт: через два месяца Сучков к этому времени уволился – ее на-



Олег Михеев

значают (автоматически! – улыбается она) и.о., а еще через месяц (осозанно, считаем мы) – начальником ДРСУ.

Такая ноша на девичьи плечи! Удивляемся и сейчас, по прошествии стольких лет, совсем не богатырские, а очень даже женственные. Вынесла, Фамильное дело как никак. Иван Елизарович, узнав о назначении дочери, наставлял ее: производственную базу укрепляй, да чтоб было, где технику обихаживать, добивайся работы для людей. А остальное – что себе, то и им.

Просто и понятно. Только на какие шиши? Наскребла на строительные материалы, а в дело пускали их хозспособом. Благо, летом за Полярным кругом день безразмерный. Управлялись своими силами. Обустраивались капитально. На производстве. И в быту тоже. Случалось и хозспособом. Распространенный был прием во время оно!

У руководителей дорожно-строительной организации работа не кабинетная. Постоянные отлучки – то на этот объект,



Олег Дубинин

Четыре века укреплялись родовые корни в этих нелегких землях, не выкорчевать. Вера уходит, а настойчивость остается

то на другой. Когда родилась дочка, пришлось менять ритм жизни. Сделаться «невыездным» начальником – значит, загубить дело. И Валентина Ивановна решила перейти на более «усидчивую» работу. Посоветовалась с отцом, давно уже ставшим пенсионером, но пристально следящим за делами дочери. Он одобрил ее решение. А узнав, что в производственно-плановом отделе, который возглавила Валентина Ивановна, кроме нее еще два человека, даже порадовался: серьезная организация! «Трудись, дочка», – написал. Фамильное дело – ответственное!

В РОДНЫХ ПРЕДЕЛАХ

Олег Михеев – коренной северянин, и именно из этих мест, где сейчас живет и работает. Нарьян-марец. И все родственники здешние. Со времени Пустозерска. По вере и духу – сородичи Аввакума. Староверы. Четыре века укреплялись родовые корни в этих нелегких землях, не выкорчевать. Вера уходит, а настойчивость остается, считает Олег.

– Никуда не собираюсь уезжать отсюда, – говорит он. – Прирос.

Олегу тридцать шесть лет, возраст, к которому человек определяется окончательно и в выборе профессии, и в жизненном укладе. Работает он водителем на отсыпке полотна строящейся автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск. Уже девять лет! Пришел тогда на самосвал-развалюху. Пришлось весь его перебирать. Отладил, принудил к работе. Дельный человек. И – цельный. Взятся за гуж, не говори, что не дюж – правило Михеева. Настойчивость, видял люди, в его характере.

Хорошо, что руководители ценят это. Старый самосвал заменили на новый. Он и сейчас работает на новом. С напарником

вахтовым методом: пятнадцать дней один, следующие пятнадцать – другой.

– Удобно, – объясняет Олег. – Нет потери времени. Проснулся и за руль – на двенадцать часов. Конечно, с перерывом на обед. Условия на вахтовом поселке хорошие. Чисто и тепло в вагончиках, банька есть, столовая, отменные повара. Ощущаешь себя окруженным заботой.

Михеев посчитал нужным рассказать о напарнике. Это Петр Шпинта, приехал из Западной Украины. Не гостить, а работать. Надежный человек, аттестует его Олег. Сами выбирали друг друга, как, наверное, космонавты, сколачивая экипаж, чтобы никакого зазора в отношениях. Самосвал-то один на двоих. Допустил халатность, что-то не углядел, не подправил – осложнил работу товарищу. Такого в тандеме Михеев-Шпинта ни разу не было. И выработка у них самая предельная, и заработок соответственный, что немаловажно семейному человеку.

Олег Михеев женат. Растят с Оксаной Геннадиевной дочь. Купили квартиру. На ссуду, которую погасили за полгода. Впервые, она была беспроцентной, а вторых, полагающийся с нее налог взяло на себя предприятие. И, может быть, главное – заработок стабильный и вовремя выплачиваемый.

Когда Государственная комиссия принимала мост через реку Вэснию и, демонстрируя его надежность, по нему шла плотная колонна грузовых МАЗов, в одном из них, наверное, за рулем находился Олег Михеев. О чем он думал? О том, как преобразуется край, в котором он оказался благодаря не павшим духом предкам? Или о том, что и его не упрекнешь в слабости?

А мы – о нем. О том, как хорошо, что есть на севере такие мужчины. А значит, дорожное дело там не безнадежно.

ЗАДЕРЖКА НЕ ПРЕДУСМОТРЕНА

Олег Дубинин не только тезка Михеева, но и ровесник, 1966 года рождения. Но не местный, из Краснодарского края. Казачий сын. Но с характером северной закалки. Как так? А с трех лет живет здесь. С перерывами на армию и учебу.

– Батя, – выражается он по-казачьи, – был бурильщиком. Сперва на Камчатке, потом в ненецкой тундре. Семью нигде не оставлял, возил с собой. Вот и...

И Север стал домом. Отсюда ушел в армию. А перед тем уезжал на родину, в Краснодарье, учиться в СПТУ: подходило время выхода на пенсию отца и он намеревался жить всей семьей в отчем крае, вернуться к земледелию. Вот и нацелил сына в сельхозучилище. Олег окончил его по широкому профилю: тракторист, машинист, слесарь. А в армии стал радиомастером. Служил в войсках ПВО в подмосковной Немчиновке. После учебки занимался ремонтом радиоаппаратуры «на точках». И все время почему-то тянуло на Север.

– К простору что ли привык? – задается вопросом. – И на юге, и в Подмоскovie тесновато.

Вернувшись в Нарьян-Мар, нанялся в Поморскую геофизическую экспедицию. Как раз перед задвкой аварийной скважины Кумжа-9. Среди отличившихся ликвидаторов и он, Олег Дубинин, на снимке, помещенном в книге «Дорога к нефти».

– Веселенькое начало, – с грустью говорит он. – Победили стихию, но потеряли друзей. Никак не забывается.

В ФГУ ДЭП Олег пришел десять лет тому назад. На должность электрика. Знаний хватало, а умения было не занимать – изобретательство у него в крови. Доверие к нему полное. В профком избрали, не досаждают излишней опекой. И Дубинин ценит это, не позволяет себе праздности. Недавно выезжал на трассу. За четыре часа отремонтировал электрику на четырех автосамосвалах. В полевых условиях, надо сказать. Обошлось без буксировки и вынужденного простоя. А так – задержка только.

Попутно занимался связью. В карьере установил модифицированную им антенну, увеличив таким образом радиус приема. Вообще, попутных дел у Олега случается немало. Забарахлил при укладке дорожных плит кран из-за неполадок в компьютере. Олег обошел его и запустил подъемный механизм. Не дать выйти из графика – вклад Дубинина в строительство дороги. Вклад далеко не разовый. Трудно с запчастями для котлов подогрева на КамАЗе. Так Дубинин сделал свою вставку, и она работает не



Ольга и Сергей Михеевы

думывая: почему бы не продолжить дорожное дело?

– Север затягивает, – делится своими ощущениями Огнев. – Привыкаете к нему – к нескончаемому дню и такой же нескончаемой ночи, к этим циклам.

Естественно, набрался уже и необходимого опыта. Ездить по зимнику и по бетонке, пусть и заснеженной, далеко не одно и то же.

– Приспособились?

– Скорее понял, что требуется от водителя при езде в определенных условиях. Это надежнее.

Обстоятельность Огнева от жизни. С двумя своими детьми они с женой Инной

который уже работал там, Сергеем Михеевым.

Ольга Петровна стала работать помощником мастера на трассе. Строила автодорогу Нарьян-Мар – поселок Красное, в котором располагался оленеводческий совхоз.

– Сергей появлялся там, конечно, не ради меня, – смеется теперь Ольга, – а из-за машин, проверял их состояние. Не ждал, когда вызовут, то есть поломки. И по сей день так.

– Я обратил на нее внимание, когда она уже работала в конторе инженером по труду.

Каждый человек самоценен, если он занят делом, которое помогает ему раскрыть себя. Горы своротить может, а не то что поднять пятивершковое бревно.



Вячеслав Огнев

воспитывали ее брата Максима. Сейчас он служит в армии, в инженерных войсках. Этим летом их часть помогала жителям Ставрополя в ликвидации последствий наводнения. Недавно Вячеслав с Инной во время отпуска навестили Максима. Огнев гордится:

– Получили от командира части два благодарственных письма!

Эта его радость – отличная ему характеристика. Надежный человек надежен во всем – и в работе, и в быту. Разве не так?

ВЕЛЕНИЕ СУДЬБЫ

Нарьян-Мар не такой большой город, чтобы прожить в нем два десятка лет и не познакомиться. Но теперешние супруги Ольга и Сергей Михеевы, оба местные. Познакомились, только придя работать в ДРСУ в конце 70-х. Учились, правда, в разных школах, но бегали по одним улицам, ходили в один клуб, может быть, и в одну библиотеку. Но судьба все же свела их. Так ей было угодно.

Сергей Яковлевич, отслужив в армии, поступил в Костромской автотранспортный техникум, получил диплом механика по ремонту автотехники. Вернулся в Нарьян-Мар. Тут как раз создавался дорожно-строительный участок, и Михеев подвинулся к участкам, где предприятие разворачивало строительство автодорог, которых категорически не хватало.

И Ольга Петровна после школы уехала из Нарьян-Мара в Архангельский лесотехнический институт. Факультет выбрала.. Правильно: автомобильные дороги! А поскольку на родине возникла необходимость в специалистах ее профиля, вернулась в Нарьян-Мар. Ясно, в ДРСУ. Чтобы лицом к лицу столкнуться с земляком,

Ничего удивительного тут нет. Ольга Петровна одно время работала геодезистом, потом мастером на той же автодороге на Красное.

– Это, – смеются оба, – была женская дорога. Мастерами были две Ирины – Ицкова и Панева, Мария Чупрова...

И Ольга, добавили от себя: был выбор!

Да и то сказать, дел у обоих невпроворот. Сергею Яковлевичу приходилось мотаться по разным регионам в поисках запчастей. Даже в Белоруссию летал. А когда Ольга Петровна стала инженером по труду, вольно-невольнo сталкивались: у главного механика (Сергей Яковлевич стал им к тому времени) в управлении тоже был кабинет. Тут-то и разглядели они друг друга. Нельзя было не разглядеть, раз судьба повелела. И поженились.

Зачем мы об этом? Михеевы хорошие работники. Ольга Петровна теперь экономист, работает в планово-производственном отделе, а Сергей Яковлевич управляет ремонтными мастерскими и всем подвижным составом предприятия, как и положено главному механику. Есть что рассказать о каждом из них: оба трудятся достойно. Но как умолчать о том, насколько людей может сблизить работа. Это случается тогда, когда она становится необходимой каждому, как часть жизни. Одной на двоих.

Р.С.

Мы рассказали о малой части тех, кто этого достоин. И вовсе не для того, чтобы лишний раз похвалить. Хотелось показать, что каждый человек самоценен, если он занят делом, которое помогает ему раскрыть себя. Горы своротить может, а не то что поднять пятивершковое бревно.

На эту мысль натолкнул нас начальник предприятия Александр Владимирович Кудряшов. 1=0 – уравнение для двоечника.

хуже импортной, вышедшей из строя.

Трудно ему? Конечно. Один электрик на сто единиц автомашин и дорожной техники.

– А кому легко? – не знает уныния Олег.

И вкалывает. На пользу нужному делу, которым занимается предприятие. Молодец!

ВЫБОР ВЯЧЕСЛАВА ОГНЕВА

Отечественный микроавтобус, которым управляет Вячеслав Огнев, ничуть не хуже забугорного: идет легко, споро, невзирая на погоду, пуржистую, с кусачим морозом. Хорошо обихожен и потому резв и надежен. И рифма тут не случайно выскочила – под складное пенье мотора.

Возит Огнев главного инженера предприятия и, конечно, понимает: его поездки не прогулочные и потому ко многому обязывают водителя. Вячеслав не новичок в шоферском деле. Служа в армии, строил дороги Нечерноземья. Работал на отсыпке земполотна. Водил КамАЗ. Так что когда позвали в ФГУ ДЭП, пошел не раз-

В свой срок каждый из нас задается вопросом: куда ему идти в жизни? И непременно – зачем? У директора Федерального государственного унитарного дорожного эксплуатационного предприятия № 266 Александра Владимировича КУДРЯШОВА есть оба ответа: на Север позвала романтика, а в ФГУ ДЭП № 266 пошел, чтобы реализовать свои возможности. Чтобы понять эти два его намерения, уже осуществленных, придется отлистать в обратном направлении небольшую пока еще книжку времени...



ВЫБОР ПУТИ

Александр Владимирович Кудряшов родился в 1963 году в старинном городе Пучеж. Это пристань на Волге, а по народному поверью, тот, кто в детстве в ней учился плавать, вырастает с вечной тягой к перемене мест. То и случилось с Александром. После школы поехал учиться в (тогда еще Горьковский) политехнический институт. Окончил его по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство». Это был 1985 год. Поскольку в институте была военная кафедра, в армию призвали в качестве офицера. Служил на Дальнем Востоке в дорожных войсках – строили участок дороги Москва – Хабаровск. Заметьте: и здесь выпала «дорога»! Назначили начальником службы ГСМ. К концу службы, как многих тогда, романтика позвала на Север. Написал писем пятнадцать в разные организации городов Крайнего Севера. На двенадцать пришли ответы. На северах прошла волна сокращений, а Кудряшов был женат, да к тому же имел ребенка. Но судьба припасла ему «запасный вариант»: жена, Марина Михайловна, родом была из Нарьян-Мара. К ее родителям и поехали Кудряшovy. Стояло лето 1987-го.

Началась проба сил. Александр Владимирович устроился механиком в АТП АПГО – предприятие, обслуживающее транспорт экологические предприятия. Потом, в 1988-м, он инженер РММ Ленинградской сейсморазведочной экспедиции. В 1993–1999 годах руководил предприятием по

гражданскому строительству. Строили в округе, городе гаражи, ангары, производственные помещения. С начала 2000 года Кудряшов возглавил компанию «НАО Север-Сервис». Работали по строительству подъездных дорог: к скважинам, отсыпали площадки под буровые вышки на Харьяхском месторождении. Трудились на подряде у Элека Лейбовича Рыбака – отсыпали дорожное полотно на подходе к мосту через реку Харьяху. ДРСУ – с одной стороны, Север-Сервис – с другой. Видимо, председатель Комитета по управлению дорожным хозяйством администрации округа разглядел в Кудряшове работника нужного ему масштаба. И пригласил Александра Владимировича возглавить ДРСУ.

Случилось это в мае 2001 года. Кудряшов принял приглашение.

– Дороги нужны округу, его экономике и самим жителям, которые, – поддерживает он Рыбака, – не понимают важность их для себя.

А раз так, дело движется, будет расширяться. В дорожном комитете тоже оптимизма не теряют. Рыбак, например, убежден: уже вложенные в автодорогу Нарьян-Мар – Усинск средства возопят к экономистам, ведь так мало осталось сделать – всего 88 километров! – чтобы они начали окупаться.

Эта надежда питает и Кудряшова, он прекрасно понимает масштабность предстоящих дел. То, что делается сейчас предприятием, требует большей мобилизации знаний, умения и сил.

– Коллектив подобран хороший, – говорит Александр Владимирович. – Его костяк составляют специалисты, люди с высоким чувством ответственности. Все знают, что такое Се-

вер. Специфика работы, условия обязывают быть предельно собранными, настроенными на работу с полной отдачей.

И сам он о них радеет. Каким бы трудным ни был год в финансовом отношении, введено 13 километров на дороге Нарьян-Мар – Усинск. Готовясь выполнить большие объемы, предприятие к имеющемуся парку машин приобрело 12 самосвалов на базе КамАЗ-65115, виброкаток «Вонак», бульдозер «Камацу», экскаватор «Кранэкс».

– Мы готовы к выполнению более объемных задач в сроки и с высоким качеством, но..

– Кудряшов делает паузу, – но в ушедшем году ввели в строй лишь 7 километров вместо намеченных 16.

Но вот что интересно. Несмотря на новое сокращение в выделении средств на строительство, Кудряшов полон решимости идти вперед, всеми силами держать коллектив, всячески избегая кажущихся неизбежными сокращений, для предстоящей работы, с верой в нее.

– На этот, 2003 год федеральным финансированием у нас намечено ввести 4,5 километра автодороги на Усинск, – информирует нас Александр Владимирович, – но останавливаться мы не намерены: будем идти вперед, насколько хватит возможности.

Похоже, Элек Лейбович Рыбак не ошибся в выборе Кудряшова, а сам он – в выборе пути.

Мы же подчеркнем: директор ФГУ ДЭП-266 Александр Владимирович Кудряшов возглавил предприятие с желанием дать коллективу работу, а жителям округа дороги, которые связали бы их с остальной Россией наземным транспортом, и искренне хочет, чтобы неактуальными стали слова из песни, в которой поется, что есть место на краю земли, куда «только самолетом можно долететь». Не забылись, а остались свидетелями того, что было. А мы услышали от Александра Владимировича другие слова, которые взволновали открытостью тех, от кого они исходят:

*На земле дорог, как песен, много,
Можно выбрать лучшую из них.
А у нас всегда одна дорога –
Пробивать дороги для других!
Замечательно. Не сам ли он их сочинил?
Узнать бы.*



Мастера Виталий Волков и Александр Бабенко – друзья – соперники на трассе



Сергей Эдуардович ИЦКОВ родился в 1960 году. В 1983 году окончил строительный факультет Архангельского лесотехнического института, отделение "автомобильные дороги", и по распределению был направлен в Котласское ДРСУ. В 1985 году приказом начальника управления "Архангельскавтодор" был переведен прорабом в Нарьян-Марское ДРСУ. С 1989-го по 1992 год работал прорабом в Мехколоне №190 треста "Севстроймеханизация" Минтрансстрой СССР. Потом снова вернулся в Нарьян-Марское ДРСУ, сейчас это Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие (ФГУДЭП) № 266, а С.Э. Ицков – его главный инженер.

Сергей Эдуардович рассказывает об особенностях строительства дорог в Ненецком автономном округе.

Без ущерба

ДЛЯ ПРИРОДЫ

Строительство дорог в тундровой зоне, которая относится к региону сплошной массивной мерзлоты, имеет ряд основных особенностей. Высота насыпей назначается исходя из условий снегонезаносимости и с учетом сохранения температурного режима многолетнемерзлых грунтов, для этих же целей под насыпью сохраняется в ненарушенном состоянии мохорастительный покров, выполняющий роль теплоизолирующего слоя, кроме этого дополнительно применяется геотекстильный материал, выполняющий роль армирующей прослойки, стабилизирующий насыпи, обеспечивающий устойчивость земляного полотна и уменьшающий деформации просадки. Учитывая неустойчивый температурный режим грунтов основания, продольный профиль предусматривается в насыпях. Во избежание эрозии почв, устройство водоотводных канав не предусматривается. В местах миграции оленьих стад предусматривается устройство оленепрогонов, с откосами земполотна 1:5.

В связи с неудобной транспортной схемой, жестко привязывающей поставку основных строительных материалов к летней навигации, для нас характерна двухстадийность работы. Зимой отсыпается земляное полотно и производится монтаж гофрированных металлических труб,

идет заготовка к месту работ гравийно-песчаной смеси. Летом отсыпается дорожную одежду и производим укрепительные работы, технология которых предусматривает укрепление откосов гравием. Строительство водопропускных труб предусматривается тоже в две стадии, на первой – устройство песчано-гравийной подушки, противофильтрационной перемычки, укладка звеньев и засыпка трубы, на второй стадии после стабилизации звенья демонтируются, отсыпается снова песчано-гравийная подушка, и звенья укладываются вновь со всеми укрепительными работами, но эта технология применяется там, где встречаются линзы вечной мерзлоты на болотистых участках трассы. Отказались мы также и от железобетонных труб. Металлические трубы легче завезти, хоть мы и везем их из Тульской области, а железобетонные завозили из Архангельска морским путем. При монтаже железобетонных труб в наше короткое лето возникало много трудностей, слишком большие

трудозатраты. А труб за один этот год построено 20 штук. Есть опыт работы на монтаже двухчочковых и трехчочковых труб диаметром до 3 метров, вместо деревянных мостов, которые требовали постоянного ремонта. По возможности применяем новые технологии. Например, на подходах к мостам укрепление откосов производится георешеткой «Прудон-494», под все трубы укладывается геотекстиль, который играет роль армирующего и дренирующего элемента.

Несколько слов о техническом оснащении предприятия. В общем-то, весь набор техники для строительных работ у нас есть. Это виброкатки «Бомаг», два бульдозера «Камацу» Д-355А и 7 отечественного производства, два экскаватора "Кранэкс", Ивановского завода с импортной гидравликой, экскаваторы ЭО-4225А, 24 самосвала КрАЗ и КамАЗ, тяжелые автогрейдеры ДЗ-98. Имеется производственная база, АБЗ.

Иногда, когда приходится форсировать работы, привлекаем транспорт со стороны.

Панорама

С ИНДИГИ НА ПЕЧОРУ

Между реками Индигой и притоком Печоры Соймой в XV веке существовало два водно-волоковых пути: южный, проходивший через Большое Урдюжское озеро, и северный – через Индигские озера. Чаще всего люди, стремившиеся в Пустозерск, предпочитали северный путь. По нему отправляли на Печору карбасы грузоподъемностью до 500 пудов (8 тонн по-нынешнему). Груз и лодки перевозили через волок на оленях. Протяженность его составляла более четырех верст.

Проблема в плановой замене выходящей техники. Купить новую не всегда представляется возможным. Приходится ремонтировать, причем по несколько раз, и даже восстанавливать старые машины. Выручают опытные кадры. У нас есть уникальные специалисты. Среди них хотелось бы отметить таких, как экскаваторщики Сергей Куликов и Александр Пономарев, грейдерист Виктор Глебов, бульдозерист Игорь Широкий, дизелист Александр Лобода, водители Михаил Пономарев и Петр Клешнев, и многих других.

А вообще, проблема кадров существует. У нас работает много работников, пришедших из геологии. Там был отбор, льготы, хорошая зарплата. Эти люди рекомендовали себя подлинными мастерами, показывая пример добросовестного отношения к делу.

Не хватает экскаваторщиков, бульдозеристов, квалифицированных специалистов других категорий. Сейчас вроде бы появился свет в окошке. Последнее время к нам потянулась молодежь. Но подготовить опытных специалистов своими силами дело непростое и дорогое. Нужны «корочки», иначе не получишь допуска на управление сложной техникой.

Один километр построенной дороги стоит в среднем 21 млн рублей. Вы спрашивали меня, почему так дорого? Главная статья расходов – заготовка строительных материалов. В округе свой только песок. Остальное завозим, причем по сложной схеме. Грузы для нас поступают на железнодорожную станцию Усинск Республики Коми. Оттуда по Печоре доставляются баржами до порта Нарьян-Мар. А уж потом развозим материалы по объектам строительства. Дорого все. И сами материалы, и их перевалка на железнодорожной станции и в порту, и хранение грузов.

Мы завозим примерно 1000 тонн нефтепродуктов. Емкостей для хранения такого количества топлива у нас нет, поэтому бензин, дизельное топливо держим на нефтебазе. За хранение опять-таки платим деньги. Или возьмем карьер. Раньше у нас были карьеры с забоями порядка 4–6 метров. Мы работали на таких карьерах более-менее нормально, без больших проблем. В карьерах, имеющихся на данный момент, забой не превышает 1 метра, а под ними водонасыщенные грунты, попросту плавун. Он промерзает полностью, зимой превращаясь в бетон. Приходится предварительно рыхлить грунт тяжелыми бульдозерами-рыхлителями, собирать его в бурты, а потом только грузить в автосамосвалы.

А теперь посмотрите на природно-климатические условия, в которых мы работаем. Зимой короток световой день, работаем при свете фар. Сильные морозы, частые метели. Дороги постоянно надо чистить. Попутно расскажу об особенностях их зимнего содержания. Соль мы не применяем, а только чистый песок, причем в



больших количествах, так как применение его недостаточно эффективно. Это связано, прежде всего, с тем, что мы находимся в непосредственной близости от реки Печоры с ее уникальными рыбными запасами, применение химреагентов нежелательно, и комитет природных ресурсов НАО не дает согласия на их использование.

Снегоочистку ведут шнекороторные снегоочистители, их у нас четыре. Норматив очистки дорог после снегопада достаточно жесткий, а рабочая скорость снегоочистителя небольшая, вот и попробуйте уложиться в норму. К тому же снегоуборочная техника в основном уже давно отработала все мыслимые ресурсы.

Непросты условия и летней работы. В июне, июле, августе число дней с осадками в 2002 году было 19, 25 и 30 соответственно. А количество осадков составило 38, 57 и 102 мм. Оба этих показателя были выше среднестатистической нормы. В общем, то простаиваем, то нагоняем упущенное.

Строительство дорог на Севере дело хлопотное и дорогостоящее. Свой суровый счет предъявляет зона вечной мерзлоты, сложные геологические, гидрогеологические и природно-климатические условия. Но мы живем, работаем и с оптимизмом смотрим в будущее.





СПЕЦИФИКА НА КАЖДОМ ШАГУ

В составе комиссии по приемке в эксплуатацию 7-километрового участка дороги Нарьян-Мар – Усинск и моста через реку Вэснию был директор института “Севдорпроект” **Марк Николаевич УСТЮЖИНСКИЙ**. Этому проектному институту недавно исполнилось 40 лет, из которых более двадцати он сотрудничает с дорожниками Ненецкого автономного округа.



Идет обсуждение проекта

Мы попросили Марка Николаевича рассказать об особенностях проектирования дорог и мостов в этом заполярном крае.

– Какая дорога в округе для вашего института была первой?

– Дорога пятой технической категории Нарьян-Мар – Красное, соединяющая столицу округа с центральной усадьбой совхоза “Харп”. Это вообще одна из первых дорог общего пользования, построенная в НАО. При изысканиях и ее проектировании мы получили первый опыт работы в условиях ненецкой тундры.

Несколько позже (тогда округ еще входил в состав Архангельской области) было начато проектирование промышленной дороги на газоконденсатное месторождение Лая-Вож. Как раз в это время и родилась идея связать Нарьян-Мар с Усинском, чему способствовало строительство автодороги Усинск – Хэрьяга со стороны Республики Коми. Все эти дороги первоначально строились в интересах газовиков и нефтяников, но по параметрам дорог общего пользования.

С образованием Комитета по управ-

лению дорожным хозяйством администрации НАО во главе с Элеком Рыбаком форсированными темпами начались изыскательские работы по всей трассе Нарьян-Мар – Усинск, причем первоначально рассматривались два варианта будущей дороги. Первый – по существующему зимнику Нарьян-Мар – Лая-То – Хэрьяга и второй – по водоразделу рек Халмер-Ю и Колва. На основе расчетов был выбран наиболее приемлемый вариант. Изыскания участка автодороги протяженностью 102 км были начаты четырьмя независимыми изыскательскими партиями в летне-осенний сезон 2000 года. В этом же году мы выдали заказчику и первый проект.

– Каковы особенности проектирования автомобильных дорог на Севере?

– С особенностями здесь сталкиваешься на каждом шагу, начиная с организации работ. К месту работ зачастую можно добраться только вертолетом, при этом надо не забывать прихватить с собой временное жилье, разбивочный материал, инструменты, горючее. Иногда, в порядке исключения, можно воспользоваться вездехода-

ми, но движение гусеничной техники по тундре в летнее время жестко регламентировано. Самыми благоприятными месяцами для инженерно-геодезических изысканий считается август – сентябрь. В этот период пропадает гнус, оттаивают грунты, сохраняется относительно длинный световой день. Пытаемся уложиться в этот короткий промежуток времени и потому к организации выезда готовимся тщательно и заранее. Наоборот, инженерно-геологические работы эффективнее выполнять с наступлением морозов, после прокладки зимников, иначе просто невозможно доставить к месту работ тяжелую технику, а легким инструментом мерзлоту не взять. И вот здесь можно оценить все прелести большеземельской тундры: пронизывающий ветер при минус 30 градусов, несущий иглы снега, частые метели, сравнивающие шероховатости рельефа и очертания зимников.

Инженерно-геологические условия НАО весьма разнообразны. На востоке округа практически повсеместно распространены многолетнемерзлые грунты, на западе – островная мерзлота. И конечно

же, огромное число озер и болот, малых ручьев и ручьев. Поймы узкие и глубокие, напоминающие каньоны. Прокладывать трассу в таких условиях очень трудно. С одной стороны, нужно учесть геологические условия, а с другой – предусмотреть водоотвод от земляного полотна. Ошибки здесь быть не должно, так как это может привести к непоправимым последствиям – оттаиванию мерзлых грунтов и образованию термокарста.

Первоначально мы изучали опыт проектирования автодорог в Западной Сибири, привлекали ведущих специалистов-мерзлотоведов. Хотя в разных регионах многолетнемерзлые грунты отличны и по температурным градиентам, и по мощности, льдонасыщенности, но общее правило одно – не дать грунту подтаять, иначе несущая способность его падает до нуля, устойчивость сооружений нарушается.

Поэтому при проектировании предусматриваем такие конструкции земляного полотна и дорожных одежд, которые предотвращают оттаивание основания насыпи. Применение современных полимерных теплоизолирующих материалов пока сдерживается отсутствием у дорожных организаций необходимой техники, опыта, да и недостаточным финансированием.

В качестве водопропускных сооружений традиционно используются металлические гофрированные трубы. Прежде всего это связано с меньшей стоимостью их доставки к месту установки по сравнению с железобетонными трубами. С этим связаны и выбор металлических пролетных строений мостов. Хотя в каждом конкретном случае выбор материала подтвержден технико-экономическими расчетами.

На территории округа мало дренирующих грунтов, практически отсутствуют природные каменные материалы, в том числе и гравийные смеси. В основном каменный материал приходится доставлять из соседней Республики Коми за сотни километров по Печоре. Это существенно ограничивает вариантность при проектировании дорожных одежд, увеличивает стоимость строительства.

Ранимость природы тундры учитывается как при трассировании, так и при организации работ. Поврежденный мохорастительный слой восстанавливается десятилетиями. В проектах техногенное воздействие на окружающую среду сводится к разумному минимуму с разработкой мероприятий по рекультивации земель. Мхи на «голой» земле расти не будут, первоначально необходимо создать условия для роста растений с коротким вегетационным периодом, а уж затем мхи постепенно вытеснят эти виды растений. На этот процесс уходят годы и десятилетия. Но, как показывает практика, это единственно правильный подход к делу.

– Какие технологии вы используете при изысканиях и проектировании дорог?

– В последние годы кардинальным образом изменилась технология выполнения проектно-изыскательских работ. На сме-



ну оптическим геодезическим приборам пришли электронные тахеометры и геодезические GPS-системы. Это существенно повысило качество и скорость выполнения работ. Буквально накануне производства инженерных изысканий в НАО наш институт приобрел комплект GPS-приемников геодезического класса. Как показала практика, именно в тундре с ее открытыми пространствами этот инструмент дает наибольший эффект. В комплексе с электронным тахеометром мы смогли быстро сделать съемку полосы проложения трассы и построить на ее основе математическую модель местности.

Институт является одним из первых пользователей известной сейчас в дорожных кругах программы KREDO. Электронные тахеометры освобождают инженера-топографа от рутинных расчетов, теперь для их осуществления достаточно вытащить специальную карту памяти из прибора, вставить ее в компьютер и расшифровать съемку. Все это обеспечивает высокую точность изысканий, повышает производительность труда. Всем этим оборудованием институт располагает. В настоящий момент мы завершили переход на безбумажные технологии подготовки проектов, начиная от стадии изысканий и кончая проектной документацией. Чертежи для удобства восприятия мы готовим в цвете.

В большинстве регионов геодезическое обеспечение проектных организаций выше, нежели строителей, работающих по этим проектам. И как в прежние времена, приходится закреплять положение будущей дороги кольями, затесками и т.д. Имей подрядчик современное спутниковое GPS-оборудование, он легко установил бы на местности все элементы будущей дороги. Но это пока лишь пожелания.



Изыскатели на трассе будущей дороги



УСТРЕМЛЕННОСТЬ НА ЮГ



Для создания благоприятных условий жизнедеятельности населения Ненецкого АО, обеспечения стабильного развития экономики и социальной сферы, эффективного освоения природных ресурсов и решения проблем завоза грузов необходимо строительство дорог круглогодичного действия, развитие опорной сети, обеспечивающей транспортно-экономические связи округа с сетью автомобильных дорог РФ. Это позволит повысить надежность, сохранность и своевременность доставки грузов в труднодоступные районы НАО, снизить долю транспортной составляющей как в себестоимости производимой продукции, так и в затратах по обеспечению северного завоза.

С этой целью в 2000 году принята дорожная программа НАО, которая определяет стратегию развития дорожного комплекса, приоритетные задачи дорожной политики и инструменты ее реализации, а также перспективы совершенствования и развития сети автомобильных дорог до 2010 года и с прогнозом до 2020 года.

Дорожная программа НАО учитывает сценарные условия функционирования экономики России на период до 2010–2015 гг., прогноз развития производительных сил регионов России, Концепцию государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера, Федеральную целевую программу социально-экономического развития Ненецкого автономного округа, Декларацию о намерениях строительства объектов транспортиров-

ки нефти с отдельных месторождений НАО в район Хэрьяги, Государственную концепцию создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации, Программу «Дороги Северо-Запада России».

В рамках реализации дорожной программы предусматривается формирование опорной сети автомобильных дорог округа. Из маршрутов, обеспечивающих межрегиональные связи, наиболее важной является дорога Нарьян-Мар – Усинск (Республика Коми).

С 1991 года она находится в стадии строительства, общая протяженность по территории округа составляет около 217 км. За прошедший период были введены в эксплуатацию участки: Нарьян-Мар – Лая-Вож по нормативам IV технической категории с гравийным покрытием и граница Республики Коми – пос. Хэрьягинский, построенный по нормативам III технической категории с цементобетонным покрытием. Разрыв между этими участками на сегодняшний день составляет около 88 км, автодорожная связь здесь в настоящее время осуществляется только по зимникам.

Строительство планируется завершить до 2005 года. Данная дорога имеет стратегически важное значение для Ненецкого АО, так как с ее вводом впервые появится связь округа с Республикой Коми, будет обеспечен выход на дорожную сеть РФ, а также круглогодичный автодорожный подъезд к железнодорожной станции Усинск.

Следующими по важности являются дороги Нарьян-Мар – Тельвиска, Тельвиска – Устье, Устье – Шелино – гра-

ница Республики Коми, которые входят в автодорожный маршрут Нарьян-Мар – Усть-Цильма. Общая его протяженность по территории округа – 105 км. Он обеспечит надежную связь наиболее крупных населенных пунктов с центром округа и между собой и создаст дополнительный выход Ненецкого АО в Республику Коми.

Строительство дорог по рассматриваемому маршруту предусматривается по нормативам IV технической категории с переходным типом покрытия, с устройством паромной переправы через Печору, так как сооружение мостового перехода потребует неоправданно больших затрат при сравнительно небольших перспективных транспортных потоках.

Крайне необходимой является дорога Несь – граница Архангельской области, строительство которой предусматривается по нормативам V технической категории с переходным типом покрытия. Дорога обеспечит выход юго-западных районов Ненецкого АО в Архангельскую область.

Из обеспечивающих связи внутри округа следует отметить дорогу федерального значения Нарьян-Мар – аэропорт. Она имеет параметры III технической категории, усовершенствованное покрытие и по своим характеристикам

С МЕЗЕНИ НА ПЁШУ

Этот водно-волоковый путь более древний. Его наладили и пользовались им артели мезенских крестьян, промышленавших навагу в устье реки Пёши, на промысловом участке Егорово. По рекам Пёзе и Варчужке они поднимались в лодках до Варшинских озер, далее через озера Варш и Поче выходили на Пёшинский волок протяженностью более полуторы версты, перетаскивали лодки до реки Пёши, по которой спускались до ее устья.

не соответствует перспективной интенсивности движения. В рамках реализации программы предусматривается ремонт автодороги и мостового перехода через Качгартинскую курью с доведением его габаритов до нормативного – Г10.

Автомобильная дорога Нарьян-Мар – Красное протяженностью 42 км имеет параметры V категории, гравийное покрытие. В перспективе предусматривается ее реконструкция по нормативам IV категории.

Обход г. Нарьян-Мар будет построен по нормативам IV технической категории с асфальтобетонным покрытием. Строительство обхода обеспечит пропуск грузового потока, следующего из морского и речного портов Нарьян-Мар в направлении п. Харьягинский. Строительство обхода позволит улучшить экологическую обстановку в городе и повысить безопасность движения.

Автодороги Хорей-Вер – Харьяга и Хорей-Вер – Харута планируется построить по нормативам V технической категории с гравийным покрытием.

В соответствии с прогнозом на 20-летнюю перспективу размеры транспортных потоков на дорожной сети Ненецкого АО увеличатся в среднем в 1,5–2,5 раза. Рост интенсивности движения будет вызван потребностью в развитии автомобильных перевозок для обеспечения северного завоза, освоения нефтяных и газоконденсатных месторождений, развития хозяйственного комплекса округа и организации массового выезда населения в период летних отпусков.

Для выполнения дорожной программы Ненецкого АО за 20-летний период потребуется финансирование в размере 14,35 млрд руб., в том числе: строительство и реконструкция – 10,69 млрд руб.; ремонт – 1,48 млрд руб.; содержание – 1,16 млрд руб.; прочие затраты (управление, приобретение техники, технологическое обеспечение и т.д.) – 1,02 млрд руб.

За период осуществления программы доля дорог с твердым покрытием увеличится до 96 процентов, при этом дороги с усовершенствованным типом покрытия составят 40 процентов от общей протяженности сети.

В рамках реализации программы произойдет увеличение протяженности дорожной сети почти на 500 км, или в 3,5 раза, которая к концу расчетного срока составит 694,7 км.

Прогнозируемые объемы поступления средств территориального дорожного фонда в связи с его реформированием в масштабах страны будут сокращаться. Значит, потребуется привлечение других источников финанси-

рования для компенсации выпадающих доходов. И прежде всего из федерального бюджета.

Учитывая, что развитие дорожной сети будет способствовать социально-экономическому развитию Ненецкого АО и значительно активизирует освоение нефтегазовых месторождений, в качестве дополнительных источников финансирования программы, на наш взгляд, должны привлекаться средства бюджета округа и отчисления компаний, осуществляющих промышленное освоение месторождений.

По расчетам разработчиков дорожной программы транспортный и вне-транспортный эффект от ее реализации за 20-летний период составит 41,2 млрд руб. Это только чистый дисконтированный доход.

Срок окупаемости не превысит 6,5 лет, внутренняя норма доходности будет равна 32,3 процента.

Дорожная программа НАО разработана весьма своевременно, а ее реализация – дело большой государственной важности.

ДРЕВНИМ ТРАКТОМ

В 1894 году было открыто летнее движение по Печорскому тракту – грунтовой дороге, проложенной через печорскую тайболу от Кайнаса на Мезени до Усть-Цильмы на Печоре. Этим было положено начало дорожному делу на территории нынешнего Ненецкого автономного округа. Вот такая долгая история у дорожников НАО!



НАСТРОЕНИЕ – СОЗИДАТЬ

Александр Леонидович ВОЛОШИН родился в 1969 году в г. Черновцы (Украина). В 1990 году окончил Ухтинский индустриальный институт по специальности «инженер-строитель». Работал в Мостоотряде-71 (Республика Коми) – мастер, прораб, начальник участка. В 2000 году этот участок выделился в самостоятельную структуру под названием «Северная мостостроительная компания» с дислокацией в Санкт-Петербурге, а А.Л. Волошин стал ее генеральным директором. За два года СМК окрепла организационно и технически, вырос ее авторитет как надежного партнера дорожников Северо-Западного региона.



Рассказ о наших делах начну с того, почему мы выделились из МО-71. Дела в отряде тогда шли из рук вон плохо, мы стояли на грани банкротства. Причина – неумение руководства предприятия приспособиться к новым условиям хозяйствования, к специфике рыночных отношений. А мы выделились и выжили. И прежде всего потому, что предложили заказчикам более льготные условия. Конечно, перестройка нам далась нелегко. Надо было показать и высокую производительность труда, и качество в полном соответствии с ГОСТом. На первых порах мы все сильно потеряли в зарплате. Зато теперь СМК – фирма с большими возможностями. Мы получили признание во всем нашем обширном регионе. Научились работать без раскочки, не надеемся на авось и не боимся трудностей.

В Ненецком автономном округе мы одновременно строим два объекта. Один из них – мост через реку Хурьяга длиной 99 м – будет сдан в эксплуатацию в 2003 году. Другой точно такой же через реку Вэснию на дороге Нарьян-Мар – Усинск только что принят с оценкой «отлично».

В округе у нас работают две бригады (70 человек). Сдаем по одному мосту в год при нормативном сроке строительства 13–14 месяцев. Если говорить об экономической стороне дела, то достаточно отметить, что по заказам Комитета по управлению дорожным хозяйством НАО мы осваивает до 70 млн рублей в год.

Коротко о проблемах. Прежде всего, наверное, надо сказать о том, что мы отказались от собственной производственной базы, точнее мы прошли этот этап в МО-71. Номенклатура изделий достаточно разнообразная, а их количество невелико. Серийного производства не получается, а штучное невыгодно. И потом, мы дислоцируемся в Санкт-Петербурге, где изготовить любую деталь на заводах ЖБИ и в любых количествах – не проблема. Надо лишь загодя заказать и вовремя оплатить работу.

Трудность в другом – в сложной схеме доставки грузов. От завода железобетонные изделия везем по железной дороге до Усинска Республики Коми. Потом перегружаем их на баржи и по Печоре доставляем в порт Нарьян-Мара. Следующее плечо, эта примерно 100 км, преодолеваем автомобильным транспортом.

Большая проблема – зимнее бетонирование. Лето на Севере короткое. И хотя за это время пытаемся сделать больший объем работ, всего не успеешь. Неизбежны большие энергозатраты: греем песок, греем воду. При бетонных работах используем добавку СМИД-4, она улучшает характеристику бетона по прочности, морозостойкости. Вообще, мы активно применяем передовые технологии. В частности, для гидроизоляции используем мостопласт, изопласт и другие разработки Санкт-Петербургского института им. Веденеева.

Одно из достоинств нашего коллектива – мобильность. Мы готовы ехать в любой район России, лишь бы были заказы. Люди, которые работают в Ненецком автономном округе, в основном проживают в Ухте. Оттуда арендуем вагон до Усинска, потом вертолет до места строительства. Смена через месяц. Вахтовый метод работы на Севере самый надежный и экономичный.

На участках созданы все необходимые бытовые условия: вагончики на 3–4 человека, в каждом холодильник, телевизор, электроплита. Есть баня, своя электростанция. Трехразовое питание за счет фирмы.

Какова перспектива? На одном объекте, я уже говорил, мы работаем. На трассе Нарьян-Мар – Усинск нам предстоит построить еще два моста, 370 и 200 п.м. соответственно. Так что три оставшихся объекта до 2007 года осилим. Если же будет принято решение завершить строительство этой дороги к 2005 году, о чем сейчас говорят в администрации округа, то за нами дело не станет. Мы способны перекрыть нормативные сроки, резервы у нас есть.

И главный резерв – люди. Самоотверженные, трудолюбивые. Прежде всего – ветераны. Среди них бригадиры монтажников Михаил Дмитришин и Руслан Якупов, у обоих стаж работы свыше 20 лет. Под стать им молодые мостостроители, сильные, волевые. Это монтажник Юрий Рыбаков и механизаторы Михаил Каганников и Вадим Сучков. Все эти люди, спянные экстремальными ситуациями, надежные, честные и порядочные. Одним словом, северяне. Разгильдяи, люди необязательные здесь просто не выдержат.

В этом году у нас проходили практику студенты ЛИИЖТа 3-го и 4-го курсов. Мы надеемся, что некоторые из них в ближайшее время выльются в наши ряды. Первый этап отбора они прошли успешно. Мы постоянно укрепляем кадровый потенциал, а это значит, у нашей фирмы есть будущее.



Последняя покраска

Карта дорог Ненецкого автономного округа



СКВОЗЬ

ВЬЮГИ

ЛЕТ

На месте казни Аввакума

«Да

видевшие то примут дерзость». Этим «то» древнего летописца может быть и плотно укрытая снегом тундра, слышащая медвежье дыхание северного океана. Что тут делать человеку, не запасшемуся дерзостью? И летом не легче — даже санного пути нет, а по болотам не очень-то поедешь. Пешком? Дак до прихода зимы, а они здесь скорые, ни до какого чума так и не доберешься. Так было? Так есть? И будет так?

На последний вопрос может ответить каждый дорожник из Федерального государственного унитарного предприятия № 266: им осталось проложить 88 кило-

метров дороги Нарьян-Мар — Усинск (Республика Коми), которую они строят, чтобы навсегда соединить ненецкую тундру с Большой землей автомобильным транспортом. А как есть — видно из наблюдений норвежского путешественника эколога Ханса Уле Гверфьела: «Ненцы «паркуют» на зиму свои стойбища неподалеку от поселка или автомобильной дороги, чтобы в считанные часы добраться до магазина». А как было — в строку не уложишь. Одна мысль о дороге требует объема: куда? зачем? как?

Скажем спасибо ученым — историкам, географам, этнографам, архивариусам —

и воспользуемся их свидетельством: в IX веке племена, обитавшие на Печоре, находились в зависимости от киевских князей и платили им дань. Значит, и тысячу лет назад тундра была домом, и к этому дому вели пути, по которым из неведомой ненцам дали приходили купцы, гости, по-тогдашнему, со сборщиками дани, а то и опережая их. Впрочем, почему же не знавшие русских земель? Сохранились документы о том, что ненцы присылали посольство к великому князю и просили его о присоединении к русской вере. Правда, много позже; уже в Москву, пообтершись с русскими людьми.

Перелистнем еще два-три столетия. Дороги тогда в этих местах не строили, а торили. Но двигались по ним основательно...

«... И ЗАРУБИША ГРАД НА ПУСТООЗЕРЕ»

2 марта 1491 года великий князь московский Иван III отправил в Печорский край экспедицию «искать серебряные руды в окрестностях Печоры». И она «нашла руду серебряную да медную на реке Цильме... на пространстве десять верст». Через год на Цильму прибыла новая рудоискательная экспедиция, которая «семь верст выше» впадения в нее реки Рудянки заложила медные рудники и плавильные печи. В 1497-м в этих местах начал работать медеплавильный завод. Печорскую медь, выплавлявшуюся здесь, поставляли на Московский монетный двор для чеканки монет и медалей. Помыслить о том времени заставляет и вот что еще: в том же 1497 году, из печорского ...золота(!) отчеканена медаль в честь Феодосии, любимой дочери великого князя Ивана III.

Для усиления влияния центральной власти в Печорском крае необходим был военно-административный центр. Да и сами земли и их кладовые нуждались в охране. Потому-то, как засвидетельствовал древний летописец, в 1499 году в эти места «послал великий князь воинство свое» под предводительством воевод Семена Курбского, Василия Гаврилова и Петра Ушатого. Вели они свои отряды разными путями, но уже «накатанными», проходившими по наиболее населенным местностям и самыми что ни на есть удобными. Понимая трудность предпринятого похода, Иван III повелел тщательно его продумать и подготовить. Кроме всего, воеводы были снабжены подробными сведениями не только о маршрутах, но и о печорских землях и их обитателях. Все это и обеспечило успех предприятия. «На многие реки ходили и пришли в Печору реку...»

Обозначим кратко маршруты отрядов трех воевод.

Ушатый: Москва — Вологда — река-ми Сухона — Двина — Пинега до древнего даже по тем временам Пинежского волочка и через него к реке Мезень. По ней и ее



му месторасположению: в крепость можно было добраться и морем, и реками. И озеро Пустое вовсе не было пустым, а набитым рыбой. Сытное озеро! И люди в охотку рубили избы из приплавленного по Печоре с ее верховьев леса. В дело пошли и суда, нужды в которых не виделось. Осталось свидетельство: при закладке крепости кто-то из ратного люда посмотрел в небо и увидел убывающий багровый круг. Ахнул стрелец: «Осподи, не время работе-то, месяц на ущербе. Не бывать здесь добру...»

Простодушный стрелец оказался прав. Но не по причине свершения недоброй приметы, а по злоумыслию верховной власти. Первопоселенцы-стрельцы стали стражниками не места, а негодных власти людшек. Острожек, который они возводили, скорости стал не столько крепостью, сколько тюрьмой. Потому не раз случались нападения ватажек самояди (старое название ненцев), которые брали городок и пожигали его. Особенно часто в XVII веке – в 1644–1688 годы трижды. В третий раз, когда в остроге находились под караулом четверо особо ненавистных царю и церкви сидельцев: протопоп Аввакум, поп Лазарь, инок Епифаний и дьякон Федор, осужденные церковным собором за неприятие «никоновских новин» – нововведений в богослужении – и признанных еретиками.

Двенадцать с половиной лет в земляной яме, в страданиях, в смраде и заточении писательствовал непокорный Аввакум. В истории мировой литературы он не одинок: в тюрьме создал свою «Книгу» Марко Поло, в тюрьме писал «Дон-Кихота» Сервантес... Может ли это послужить утешением?

14 апреля 1682 года в Пустозерске в бревенчатом срубе «за великие на царский дом хулы» четверо страдальцев были сожжены. А на тринадцатый день преставился царь Федор Алексеевич, повелевший казнить святомучеников. Не поверил предсказанию Аввакума, что после его насильственной гибели вскорости преставится и «нешасный царшко». Аминь!

Духовная дорога созидательна, как и любая другая, потому дорожники НАО не обходят ее своим вниманием. Спасибо им.

«Я ПРИХОЖУ К ЧУМОВИЩУ СЕДЫМ...»

В тундре далеко видно в ясную погоду. Но чтобы что-то увидеть, надо в ней жить. Приедем же она кажется белым безмолвием, ледяным оцепенением, если воспользоваться картиной Джека Лондона. Ненецкий поэт и художник Прокопий Явтысый, сын тундры, гостеприимно распахивает нам ее простор. Все здесь живое, уверяет, со всем можно разговаривать как с живым.

– Поглядите на небо – звезды мигают. Выбери каждый одну и беседуй. Увидишь, она начнет мигать чаще. Значит, услышала...

Помолчал.

Ненцы верят, что через три года умерший улетает на небо. Сколько там родных и знакомых у каждого! Это они слышат нас.

Духам предков все известно –

Как трудились, с кем кутили ...

Потому, что мы их место

Заняли в реальном мире.

Прокопий Андреевич 33 года кочевал.

– И у наших дорожников специальность кочевая, – объясняет причину дружбы с ними. – Поселок вахтовый поставили рядом со строящейся дорогой, что тебе некое стойбище.

Сравнение можно принять буквально: есть оленеводческие бригады, которые живут не в чумах, а в балках, представляющих собой разборные каркасы с двойным покрытием. Обычно такой балок устанавливают два человека за десять минут. Это не измена традициям, а желание улучшить жилищные условия.

– Автодорога не мешает оленеводам?

– Помогает! – убежденно говорит поэт.

– Самолет – не лучшая связь с Большой землей. Ненцы, осевшие в городе и поселках, ждут не дождутся ее завершения. И тундровики тоже! Она укрепит социально-экономические связи округа с центром. Разве это плохо? Потому и бьется за скорейшее окончание строительства главный наш дорожник Элек Лейбович Рыбак. И ненцы души в нем не чают.

Мы убедились в этом, когда присутствовали на открытии нового участка автодороги Нарьян-Мар – Усинск и моста на ней через речку Вэсию. С нескрываемым любопытством следили за ходом действия аборигены. Они прибыли из ближайшего становища в национальных костюмах как на праздник. Находили знакомых, обрели новых, обсуждали что-то с участниками хорового коллектива «Непоседа» из Нарьян-Мара. И все пытался Э.Л.Рыбака, когда будут сдавать комиссии и в каком месте очередной участок автотрассы.

От Прокопия Андреевича Явтысыя узнали, что кочевье семьи или бригады оленеводов ограничено четырьмя путями к четырем пастбищам – летнему, осеннему, зимнему и весеннему. Посмотреть с птичьего полета, с вертолета, – они хорошо видны. И пока в определенных местах хватает корма животным, маршруты не меняются. Берегут тундру, не вытапывают.

– Элек Лейбович тоже осмрителен в проектах, чем и снискал уважение хозяев тундры, – с удовольствием говорит Явтысый. – еще тем, что открывает пути из кочевого мира к миру.

– А вы, Прокопий Андреевич, еще слышите тундру?

Надо же такому сорваться с языка! Но не осуждение услышали в ответ, а стихи, которые нельзя забыть:

Я прихожу к чумовищу седым,
Палкой на пепле приход обозначаю.
И улетевший давно уже дым
Ест мне глаза... Улыбаюсь и плачу.

правому притоку Пёза до старого же волока, после которого реками Рубиха и Чирка, которая «пала с левой стороны в реку Цильму. А протоку Цильма 270 верст» – до Печоры.

Курбский: Москва – Устюг – по Двине к реке Вычегда и ею до Усть-Выми. Вымью (приток Вычегды) до ее верховьев, отсюда по лесам и болотам перешли на Ухту, впадающую в Ижму, по которой сплавились на Печору, к тому месту, где уже стоял Ушатый.

Гаврилов: по Москве-реке в Волгу, из нее Камой до Перми. По реке Колве до Чердыни. Оттуда до Волока Печорского и, одолев его, Печорой до места.

Эти пути-дороги хорошо знают дорожники Ненецкого автономного округа. А их руководитель Элек Лейбович Рыбак рассказал даже об энтузиастах, в числе которых был краевед, действительный член Русского географического общества Н.А.Окладников, повторивших один из маршрутов. Хотя бы один из них мог стать дорогой, но как были волоки, так и остались. Нынешние «великие князья» предпочитают самолеты. Посмеяться бы, да что-то веселья нет. Единственную автомобильную дорогу на Большую землю Нарьян-Мар – Усинск, которую удалось пробить, не удается достроить из-за мизерного финансирования. И главный вопрос для Э.Л.Рыбака и его сподвижника Александра Владимировича Кудряшова на сегодня один: на сколько лет растянется строительство оставшихся 88 километров.

Вернемся, однако, на полтысячелетие назад, в 1499 год, на то место, где оставили преодолевших реки и волоки и по сей день не прогулочных путей воевод. Они имели на руках указ великого московского князя – «зарубить град» в низовьях Печоры. Потому со всем своим четырехтысячным войском тут и оседали. Иными словами, пробыли там, где остановились, сентябрь, октябрь и почти весь ноябрь и за время «сидения» сумели укрепить это место по русскому обычаю деревянным острогом.

Так был зачат Пустозерск, первый русский город за Полярным кругом, «в месте тундряном, студеном и безлесном». Но по своему назначению – опорный пункт для защиты здесь интересов Московского государства и дальнейшего приобщения к нему Печорского и соседнего с ним Зауральского краев – стал город крепко. И не только благодаря воинству, но и свое-

АНАТОЛИЮ ЗЛОТНИКОВУ, ПОЧЕТНОМУ ДОРОЖНИКУ, РУКОВОДИТЕЛЮ ВОРОНЕЖСКОГО ФИЛИАЛА МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ В ЦЕНТРАЛЬНОМ РЕГИОНЕ РОССИИ, – 55!



ДИРЕКТОР урожайной дирекции

Анатолий Григорьевич Злотников родился и вырос в Воронеже, там же окончил автодорожный факультет Воронежского инженерно-строительного института в 1971 году. С 1971-го по 1994 год, работая в институтах «ЦЧО-гипросельхозстрой», «Воронежгражданпроект», «Автопромпроект», Злотников прошел путь от инженера до начальника дорожного отдела, от молодого специалиста до профессионала в своем деле. При этом проявил себя исполнительным, грамотным, инициативным работником, умеющим выполнить порученное дело качественно и в срок.

Эта репутация дорогого стоит. За интересные проектные работы, за добросовестный труд, высокие производственные показатели Злотникову неоднократно объявляли благодарности, вручали денежные премии, помещали его портрет на Доску почета... А в мае 1994 года Анатолия Григорьевича, как одного из лучших работников, пригласили в Региональную дирекцию строящихся (реконструируемых) автомобильных дорог. Здесь он занимал ряд руководящих должностей: начальник отдела подготовки строительства, начальник нормативно-технического отдела, заместитель директора, исполняющий обязанности директора.

На всех постах Злотников проявил себя умелым руководителем, способным четко организовать дело, координировать и контролировать качество работы, быстро адаптироваться в новой ситуации, принимая правильные решения по всем возникающим проблемам. Но особая привязанность

Анатолия Григорьевича – освоение современных технических средств, технологий, обеспечивающих высокое качество труда.

В октябре 1998 года Анатолий Григорьевич назначается директором Региональной дирекции строящихся (реконструируемых) автомобильных дорог, через год – директором Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Черноземной зоне России (ДСД «Черноземье»).

В эти годы на коллектив ДСД «Черноземье» ложится одна из основных задач по совершенствованию федеральной дорожной сети. В 1998 году здесь построено 47,5 км дорог, 700,3 м мостов, освоено 532,64 млн рублей. В 1999 – 54,35 км дорог, 1170,68 м мостов, освоено 997,68 млн рублей. В 2000 году – 45,2 км дорог, 71,35 м мостов, освоено 1236,27 млн рублей. В 2001 – 12,2 км дорог, 113,98 м мостов, освоено 1064,2 млн рублей. В 2002 году – 7,21 км дорог, 225,6 м мостов, освоено 433,1 млн рублей.

В дирекции успешно решаются вопросы снижения себестоимости и повышения качества строящихся и реконструируемых автомобильных дорог. Анатолий Григорьевич активно участвует в планировании производства, требовательно и плодотворно сотрудничает с подрядными организациями, умело отстаивает интересы дела, стремясь сберечь государственные ресурсы. Всего же под руководством Злотникова было введено в эксплуатацию 166,46 км дорог, 2281,97 м мостов, освоено капитальных вложений на сумму 4263,89 млн руб.

Пятьдесят пять – время зрелости.

И может показаться, что для профессионала уже нет вопросов в экономике, решении производственных задач, проектировании строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог. Но они есть и первый – финансирование дорожного строительства в России. Здесь от него, других профессионалов мало что зависит, и надо обладать характером, выдержкой, чтобы устоять, сохранить накопленный потенциал в трудное время перемен в дорожном финансировании.

Все эти качества: жизненный опыт, профессионализм, выдержка, настойчивость и принципиальность в решении сложных вопросов – у Анатолия Григорьевича есть. И именно они снискали ему высокий авторитет, доверие и уважение у коллектива дирекции и у подрядчиков.

За многолетний труд Анатолий Григорьевич награжден юбилейными медалями, нагрудным знаком «Почетный дорожник», нагрудным знаком «За отличие в службе ГИБДД», ему объявлялись благодарности и вручались почетные грамоты руководства дорожной отрасли, областной думы и администрации. Но своей главной наградой Анатолий Григорьевич всегда считал и считает мосты и дороги, построенные при его непосредственном участии. В них навсегда останется частичка его души, его забот и труда.

Редакция присоединяется к пожеланиям коллектива дирекции юбилею – счастья, здоровья, а еще – новых вам дорог и мостов, Анатолий Григорьевич!

В 2002 году коллектив Государственного унитарного предприятия Тульской области «Тулавтодор» отметил «круглую дату» – 65 лет со дня образования предприятия. А в конце минувшего года здесь отметили еще одну дату, на этот раз личную: одному из самых молодых руководителей крупной дорожной структуры в Центральном федеральном округе М.А. Алееву исполнилось 40 лет.

НАЧАЛЬНИКУ ГУП ТО «ТУЛАВТОДОР» МЯХАМЯШУ АЛЕЕВУ - 40!

ТУЛЬСКИЙ ФОРМАТ

Из нашего досье

М. А. АЛЕЕВ родился и вырос в Москве. В 1985 году окончил столичный станкостроительный институт по специальности «инженер-механик» и получил направление во ВНИИ измерения. Затем служил в ГУВД Мосгорисполкома, работал в московских молодежных организациях, с 1992 года до лета 2001 года руководил рядом производственно-коммерческих структур, в том числе связанных с дорожным строительством. Полтора года назад был назначен начальником ГУП Тульской области «Тулавтодор».

Мяхамяш Абдулхаюмович имеет опыт руководства предприятиями в рыночных условиях и работы с людьми.

В 65-летнюю биографию ведущей дорожной организации Тульской области «Тулавтодор», как и в историю самого города-героя, вписано немало славных страниц и имен. Добрый след в ней оставит и имя одного из самых молодых за всю историю предприятия руководителей – Мяхамяша Алеева. Ему удалось в трудное время жестких финансово-бюджетных ограничений и перемен в дорожном хозяйстве удержать предприятие на достигнутых рубежах, сохранить сеть автомобильных дорог на должном уровне и продолжить работы по ее дальнейшему совершенствованию.

И немалую сеть. Сегодня на балансе ГУП «Тулавтодор» числятся 4284 км территориальных дорог общего пользования, 198 мостов и путепроводов общей длиной более 8 тыс. погонных метров,

другие объекты. В состав предприятия входят 22 районных дорожно-ремонтных строительных управления, 3 дорожно-строительных управления, проектная контора, мостовое эксплуатационное предприятие. ГУП «Тулавтодор» имеет 18 асфальтобетонных заводов, 4 притрассовых карьера по производству щебня и песка, другое имущество.

Но главное достояние предприятия, по словам его руководителя, – люди, работники, ветераны, квалифицированные специалисты, те, кто создавал опорную сеть дорог и ежедневно, в любое время суток поддерживает их высокое эксплуатационное состояние. Кстати, в Тульской области опорная сеть автодорог, соединившая шоссе с твердым покрытием все районные центры с Тулой, а сельские центральные усадьбы – с районными центрами, была создана раньше, чем у соседей, еще в период с 1967-го по 1978 год и все эти годы продолжала совершенствоваться.

Руководство области и Росавтодора поставило перед предприятием и его новым начальником М. Алеевым несколько задач, главные из которых – грамотное содержание территориальной сети, продолжение интенсивной реконструкции искусственных сооружений и мостовых переходов, своевременный ремонт дорог, применение новых ресурсосберегающих технологий, повышение безопасности дорожного движения. Не менее важна и другая задача – кадровая: привлечение в отрасль молодежи, забота о людях, поддержание достойного уровня заработной платы (сегодня, кстати, она составляет здесь 3715 рублей), решение других социальных вопросов. И в том, что сегодня

подведомственные ДРСУ имеют хорошую производственную базу, оснащены современной техникой, обладают квалифицированным персоналом, есть и услуга руководства Тулавтодора и его молодого начальника М. Алеева. По общему мнению, за короткий срок ему многое удалось. Улучшилась система организации производства, планирования, повысился уровень проектирования и контроля за качеством работ. В филиалах внедрена адаптированная к дорожной отрасли программа сметного дела, бухгалтерского учета и отчетности по программе 1-С «Предприятие».

Объемы работ в Тулавтодоре в минувшем году составили более 1,2 млрд рублей. Подведомственными предприятиями отремонтировано и реконструировано за год более 240 км дорог и около 260 пог. м мостов. В связи с принятием известного закона об изменении источников дорожного финансирования программа работ в 2003 году в целом по стране, как известно, может претерпеть изменения, но их качество и количество, необходимые для поддержания высокого эксплуатационного уровня, не должны уменьшаться. Для этого нужны конкретные, практические шаги по дальнейшей реализации дорожной реформы, а еще нужны люди – энергичные, грамотные, пользующиеся авторитетом.

Одного из них – Мяхамяша Алеева с юбилеем поздравляют его коллеги – коллектив ГУП «Тулавтодор». К этим поздравлениям, пожеланиям здоровья, счастья, новых успехов на трудовом поприще присоединяется и редакция журнала.

Леонид ГОХМАН,
заведующий лабораторией
органических
вяжущих материалов
(Союздорнии),
кандидат технических наук

ЕЩЕ НЕ ВЕЧЕР

Благодаря грамотной технической политике руководства отрасли, результатам исследований ученых и усилиям производителей начато широкое внедрение ПБВ на основе СБС. С его применением уже построено более 3 тыс. км высококачественных покрытий. Немалая заслуга в этом принадлежит разработчикам технологии промышленного производства вяжущего – ГП ЦНКБ (бывшему Миноборонпрому) и фирме «Техпрогресс».

В этой связи позиция автора статьи «Строить дороги на плохом битуме...» В. Бабаева, высказывающего сомнения по поводу эффективности используемых технологий и применения ПБВ, представляется мне ошибочной. И вот почему.

1. О методе передового образца. В статье В. Степанова «Претензий к качеству нет» говорится о так называемом «методе передового образца». Это очень удачное решение, так как оно позволяет избежать брака при производстве ПБВ, быстро корректируя его состав при изменении качества поступающих компонентов. Это доказано многолетней практикой, а следовательно, лабораторный смеситель сконструирован правильно.

2. О битумах. В.И.Бабаев не верит, что можно получить отличное ПБВ на основе СБС, используя битумы Московского, Ярославского, Пермского, Рязанского и Ухтинского НПЗ. Напрасно, ПБВ, соответствующие ОСТ 218.010-98 «Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа СБС. Технические условия», можно получить не только на основе битумов марки БНД и БН по ГОСТ 22245-90, которые характеризуются соответственно III и II типами дисперсной структуры, но и на основе нестандартных битумов, относящихся к I типу дисперсной структуры! Это является важнейшим преимуществом ПБВ на основе СБС и способа его получения, так как если исходить из самой мрачной перспективы на поставку дорожникам так называемых «неокисленных» или остаточных битумов с низким содержанием парафино-нафтеновых, моно- и бициклоароматических углеводородов, то есть хрупких, то и на их основе можно будет получать высококачественные ПБВ на основе СБС.

В.Бабаев пишет: «Если битум не имеет сцепления (адгезии) с минеральными материалами асфальтобетона, то это не битум, а что-то другое и его нельзя улучшить ни с помощью ДСТ, ни с

помощью ПАВ». Пессимистично, но, к счастью, не все так грустно. Битум по своей природе анионоактивен, поэтому ГОСТ 22245-90 гарантирует хорошее сцепление битумов марок БНД (только марок БНД) с материалами основных пород, в частности с эталонным мрамором. Следовательно, если минеральные материалы асфальтобетона относятся к основным породам, то адгезия битума к их поверхности будет достаточной. Правда, асфальтобетон, минеральная часть которого представлена только материалами основных пород, встречается довольно редко. Часто минеральная часть асфальтобетона представлена как основными, так и кислыми минеральными материалами, с которыми битум не имеет хорошего сцепления, да и не может иметь, как правило, но требованиям ГОСТ 22245-90 к битумам он удовлетворяет, а следовательно, это битум.

Более того, асфальтобетон на таком битуме удовлетворяет, как правило, требованиям ГОСТ 9128-97 на асфальтобетон. Но, несмотря на это, битум, в том числе марок БНД, – плохой клей, так как не склеивает минеральные частицы кислых пород, что приводит в конечном итоге к выкрашиванию этих частиц из покрытия, шелушению и выбоинам. Именно с помощью таких добавок, как «Амдор-9», «Дорос-АП», можно обеспечить требуемое сцепление.

Точно так же улучшается адгезия ПБВ при введении в него этих ПАВ. Отличие только в оптимальных содержаниях ПАВ: для ПБВ они больше. ДСТ, конечно, не может заменить ПАВ, но только пока не синтезируют такое ДСТ, которое, не теряя своих свойств, обретет еще и свойства ПАВ, не уступающего по своей эффективности «Амдор-9». Надеюсь, что в скором времени это произойдет. И здесь надо поддержать В.Степанова в утверждении, что ПАВ не могут заменить ДСТ и другие блоксополимеры.

Попытки доказать, что битум, какой бы он ни был, с добавкой ПАВ может заменить ПБВ на основе СБС абсурдны в практическом отношении и безграмотны в теоретическом.

3. О высокой стоимости ПБВ. Смысл его применения заключается именно в том, чтобы уменьшить до минимума затраты на ремонты, которые в России огромны, так как сроки службы покрытий с применением битумов не превышают 5 лет, а нормативные сроки службы дорожной одежды в три раза больше. Применение ПБВ в условиях России позволит обеспечить сроки службы покрытий, равные сроку службы дорожной одежды, что приведет к значительному экономическому эффекту, а следовательно, освободит средства, необходимые для развития сети автомобильных дорог. Для этого наряду с применением полимерасфальтобетона на основе ПБВ с СБС требуется осуществить дополнительный комплекс мероприятий по конструкции дорожной одежды.

ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С БИТУМА

Никакие битумы, в том числе с добавками ПАВ, не смогут это обеспечить в условиях северной страны России с ее резко континентальным климатом, так как не обладают требуемой трещиностойкостью и устойчивостью к многократным динамическим воздействиям (эластичностью).

4. О качестве отечественных и зарубежных марок блоксополимеров типа СБС. Действительно, скорость растворения ДСТ меньше, чем «Кратона», так как «Кратон» выпускается в виде порошка, характеризуется большой удельной поверхностью, а ДСТ в виде крошки – удельная поверхность меньше. Коллоидная мельница в этом случае позволяет достичь при применении ДСТ в виде крошки той же производительности при приготвлении ПБВ, что и при применении «Кратона» в виде порошка. Хочу отметить, что это эффективно при малых содержаниях пластификатора при изготовлении ПБВ 40 или ПБВ 60, а при большом содержании пластификатора для ПБВ 130, ПБВ 200 это будет менее эффективно.

Что касается качества ДСТ и его состава, то не стоит напрасно беспокоиться, они не отличаются от «Кратона», так как блоксополимеры типа СБС как в России, так и за рубежом получают на основе реакции передачи «живых цепей», открытой советским ученым академиком Коротковым. Что касается энергозатрат, то производитель их повышает, когда ему это выгодно, соответственно сам это и оплачивает.

5. О замене модификатора на более дешевый. Насколько мне известно, на протяжении многих лет было много попыток найти более эффективный модификатор, чем блоксополимеры типа СБС. Не нашли. Если в отрасли пожелают узаконить применение ПБВ более низкого качества, чем ПБВ, регламентированное в ОСТ 218.010-98, достаточно снизить содержание СБС и пластификатора в ПБВ и незачем искать

О российских битумах сказано почти все.

Ученые и специалисты-практики десятки лет бьются над проблемой их улучшения. Общеизвестно, что отечественные битумы по своим параметрам весьма различны и не только в зависимости от месторождений и нефтеперегонных заводов, но и в разных партиях с одного завода.

Специалисты предлагают свои способы решения битумной проблемы. В одном из номеров нашего журнала («Автомобильные дороги» № 6/01) генеральный директор фирмы «Техпрогресс» Валерий Степанов в статье «Претензий к качеству нет» поделился опытом работы в этом направлении и пригласил коллег к разговору на страницах ведущего дорожного издания. Многие ученые, практики откликнулись на это предложение. Но среди этих публикаций вызвала неприятие статья Василия Бабаева («Автомобильные дороги» № 9/02) «Строить дороги на плохом битуме расточительно и бесполезно».

Сегодня мы начинаем публикацию откликов известных в дорожных кругах специалистов.

Сергей ДУБИНА,
кандидат технических наук,
почетный дорожник России

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

После прочтения статьи В. Бабаева «Строить дороги на плохом битуме...» невольно возникает мысль о некомпетентности автора в профессиональных вопросах. Например, автор безапелляционно утверждает, что главное качество битума – быть связующим материалом, а значит, обладать адгезией к наполнителям асфальтобетона. Так ли это? Увы, даже не вдаваясь в структурно-реологические характеристики битумов и ПБВ, силы сцепления в асфальтобетонном конгломерате, влияние композита и его воздействие на упрочнение дисперсных систем, – надо заметить, не так, нельзя подменять адгезией понятие качественных характеристик битума.

Вообще, создается впечатление, что автору статьи В. Бабаева как будто не известны основные проблемы битумного производства в России. А это, прежде всего, низкий уровень физико-механических свойств битумов и их нестабильность, низкие трещиностойкость и эластичность. Устранить эти недостатки с помощью ПАВ (поверхностно-активных веществ), какими бы хорошими они ни были, невозможно. Здесь важно понять, что модификация битума представляет собой процесс улучшения всего комплекса его свойств, а не только одного, отдельного, например, упомянутой В. Бабаевым адгезии.

Не поможет в этом деле и рекламируемая им в статье катионная добавка «Кодид», которая, как он пишет, партиями по 10 тонн, изготавливается в Шебекино. Решить задачу по обеспечению максимального сопротивления асфальтового покрытия усталостным деформациям, добиться устойчивости к воздействию суточных и сезонных температурных циклов, по мнению большинства специалистов в этой области, возможно, только применением ПБВ.

Отдельный вопрос – о качестве отечественного дорожного покрытия. Здесь, по устоявшейся в прессе традиции критиковать российские дороги, с В. Бабаевым трудно не согласиться, но надо сделать оговорку. Сегодня в стране есть магистрали – и их уже немало! – достойные лучших мировых образцов. Среди них, хочу заметить, и северной обход Тулы, и автомагистраль Москва – Минск. Тот самый, где были применены полимерно-битумные композиты, обеспечившие высокое качество дорожного покрытия. И те самые технологии, которые В. Бабаев так неудачно пытался критиковать.

Справедливости ради надо отметить, что немалая заслуга в обеспечении долговременной прочности дорожного покрытия северного обхода как раз и принадлежит фирме «Техпрогресс» и ее генеральному директору Валерию Степанову, начавшему на страницах ведущего дорожного издания – журнала «Автомобильные дороги» полезный и своевременный разговор. Жаль, что не все могут участвовать в нем. Во всяком случае, профессионально.

новыми дешевыми модификаторы. Одни ПАВ, как говорилось выше, не могут решить проблему, связанную с недостаточной трещиностойкостью, эластичностью и теплостойкостью битумов. Тем не менее битумы с добавками таких ПАВ, как «Амдор-9» и «Дорос-АП», позволяют обеспечить хорошее сцепление с минеральными материалами как основных, так и кислых пород. Такие требования регламентированы в проекте ГОСТ Р «Битумы нефтяные дорожные вязкие, улучшенные. Технические условия», разработанном совместно Союздорнии, МАДИ и Росдорнии. Они найдут применение для дорог третьей, четвертой и пятой категорий и для нижних слоев дорог первой и второй категорий. Ввиду ограниченного финансирования дорожной отрасли только для дорог первой и второй категорий, особенно для верхних покрытий, и решено применять ПБВ на основе СБС в соответствии с ОСТ 218.010-98 на основании приказов и распоряжений Росавтодора.

Потребителю не важно, каким будет химический состав вяжущих, важно чтобы они характеризовались требуемым комплексом физико-механических показателей.

7. О добавке «Кодид». Союздорнии обратился в Шебекино с просьбой выслать информацию об этой добавке и образец для испытания, чтобы в случае положительных результатов включить ее в «Руководство по применению ПАВ», разрабатываемое по заданию Росавтодора. Руководство предприятия в Шебекино сообщило, что эта добавка не производится и требуемую информацию и образец не предоставило. Пользуясь случаем, хочу сообщить, что Союздорнии издано «Руководство по применению ПБВ», одобренное Росавтодором.

ЛИТЕРАТУРА

1. Л.М. Гохман, Е.М. Гурарий, А.Р. Давыдова, К.И. Давыдова. «Полимерно-битумные вяжущие материалы на основе СБС для дорожного строительства». Информавтодор Росавтодора Минтранса РФ. Обзорная информация, № 4/02.

2. Л.М. Гохман. Применение полимерно-битумных вяжущих для повышения сроков службы дорожных покрытий, «Дороги России XXI века», № 3/02.

3. Л.М. Гохман, Е.М. Гурарий, К.И. Давыдова, А.Р. Давыдова. «Руководство по применению комплексных органических вяжущих (КОВ), в том числе ПБВ на основе блоксополимеров типа СБС в дорожном строительстве». М.: 2002 г. Союздорнии, 99 стр.

новые дешевые модификаторы.

Одни ПАВ, как говорилось выше, не могут решить проблему, связанную с недостаточной трещиностойкостью, эластичностью и теплостойкостью битумов. Тем не менее битумы с добавками таких ПАВ, как «Амдор-9» и «Дорос-АП», позволяют обеспечить хорошее сцепление с минеральными материалами как основных, так и кислых пород. Такие требования регламентированы в проекте ГОСТ Р «Битумы нефтяные дорожные вязкие, улучшенные. Технические условия», разработанном совместно Союздорнии, МАДИ и Росдорнии. Они найдут применение для дорог третьей, четвертой и пятой категорий и для нижних слоев дорог первой и второй категорий. Ввиду ограниченного финансирования дорожной отрасли только для дорог первой и второй категорий, особенно для верхних покрытий, и решено применять ПБВ на основе СБС в соответствии с ОСТ 218.010-98 на основании приказов и распоряжений Росавтодора.

6. О «точке зрения» В. Бабаева. Дорожники давно умеют определять химический состав битумов. Более того, на основе многолетних исследований А.С. Колбановской и В.В. Михайлова с сотрудниками установлена взаимосвязь между групповым химическим составом битумов, полученных из различных нефтей по разным технологиям, с комплексом их физико-механических, стандартных, реологических показателей, в том числе адгезионными свойствами и когезией, в том числе в тонких пленках и с физико-механическими свойствами асфальтобетонов на их основе. В результате установлен оптимальный для дорожного строительства тип дисперсной структуры битума и регламентирован в ГОСТ 11954-66 комплексом стандартных физико-механических показателей, как битумы марок БНД.

Эта работа проводилась совместно с научными работниками, представ-

Юрий КАЛГИН, кандидат технических наук (ФГУП ВНПЦ «Росдорнии»),
Владислав ЧЕРЕСЕЛЬСКИЙ, заместитель генерального директора ООО УС-2 «Интердорстрой»

КАК ПРОДЛИТЬ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ БИТУМНО

К новому поколению материалов, применяемых в дорожном строительстве России, относятся битумно-каучуковые вяжущие (БКВ) на основе синтетических каучуков типа СКС. Многолетняя практика их широкого применения в Воронежской,

В Краснодарском крае за 1996–2000 годы построено 790 км поверхностных обработок с применением БКВ. При их устройстве отмечалось повышенное сцепление БКВ с гранитным щебнем. Формирование слоя поверхностной обработки сократилось до 3 часов. В течение последующей пятилетней эксплуатации выпотевания вяжущего не наблюдалось. При обследовании в 2001 г. автомобильных дорог в Краснодарском крае установлено, что все участки поверхностной обработки с применением БКВ находятся в хорошем состоянии. Шероховатость, определенная методом «песчаного пятна», поверхностных обработок, устроенных с применением БКВ в 1996–1997 годах, практически не изменилась. Соседние же участки, построенные в то же время с применением битума БНД, через три года имели неудовлетворительную шероховатость и были устроены заново. Таким образом, применение БКВ

позволяет увеличить срок службы до 5–6 лет, то есть в 2 раза.

Обследование, проведенное в 2001 году, опытных участков асфальтобетонных покрытий, построенных в 1988–1999 годах в Воронежской, Калининградской областях и Краснодарском крае, показало, что покрытия находятся в хорошем состоянии. Колейности на покрытии с применением БКВ, а также процессов шелушения и выкрашивания не наблюдалось. Вырубки из покрытия, отобранные в процессе обследования, показали, что асфальтобетон на БКВ характеризуется повышенной теплостойкостью и водостойкостью. По всем показателям асфальтобетон из отобранных проб удовлетворял требованиям ГОСТ 9128-97.

Качество битумно-каучуковых вяжущих можно оценить при сопоставлении требований к БКВ по ТУ 5718-004-03443057-98 и к битумам марок БНД по ГОСТ 22245-90 (табл.1). Из приведенных данных видно, что БКВ отличается от битума БНД повышенной теплостойкостью, деформативностью, сцеплением с минеральными материалами.

Перед началом строительного сезона 2002 года ООО УС-2 «Интердорстрой» совместно с поставщиком битумно-каучукового вяжущего ОАО «Воронежавтодор» и лабораторией Центрдорконтроля Росавтодора провели подготовительные работы по отбору образцов БКВ и проведению лабораторных испытаний. В сен-

Сравнительные технические требования к битумам и битумно-каучуковым вяжущим

Таблица 1

Наименование показателей	Нормы по маркам										
	БНД 200/300	БКВ 200/300	БНД 130/200	БКВ 130/200	БНД 90/130	БКВ 90/130	БНД 60/90	БКВ 60/90	БНД 40/60	БКВ 40/60	БКВ 30/40
Глубина проникновения иглы, ОД 0,1 мм, не менее: при 25 °С при 0 °С	201-300 45	201-300 70	131-200 35	131-200 50	91-130 28	91-130 40	61-90 20	61-90 32	40-60 13	41-60 26	31-40 25
Температура размягчения по КИШ, °С, не ниже	35	40	40	43	43	45	47	49	51	53	56
Растяжимость, см, не менее при 25 °С при 0 °С	20	70 70	70 6,0	70 70	65 4,0	70 70	55 3,5	70 55	45	70 50	50 45
Температура хрупкости °С, не выше	-20	-42	-18	-32	-17	-27	-15	-22	-12	-18	-15
Эластичность, % не менее при 25 °С при 0 °С	-	40 30	-	40 30	-	40 30	-	40 30	-	40 32	40 32
Изменение температуры размягчения после прогрева, °С, не более	7	7	6	7	5	6	5	6	5	5	5
Температура вспышки °С, не ниже	220	220	220	220	230	220	230	220	230	230	230
Сцепление с мрамором или песком	К.о.№ 2	К.о.№ 1	К.о.№ 2	К.о.№ 1	К.о.№ 2	К.о.№ 1	К.о.№ 2	К.о.№ 1	К.о. № 2	К.о.№ 1	К.о. №1
Однородность	-	Одн.	-	Одн.	-	Одн.	-	Одн.	-	Одн.	Одн.

ДОРОЖНЫЙ ВЕК КАУЧУКОВОГО ВЯЖУЩЕГО

Оренбургской, Калининградской областях и Краснодарском крае позволила увеличить срок службы поверхностных обработок и межремонтного срока асфальтобетонных покрытий.

в сентябре – октябре 2002 года были выполнены работы по устройству верхнего слоя асфальтобетонного покрытия с применением битумно-каучукового вяжущего марки БКВ 60/90 на транспортной развязке автомагистрали М 4 «Дон». Для устройства верхнего слоя покрытия применялась асфальтобетонная смесь тип А I марки на битумно-каучуковом вяжущем.

Вяжущее производилось в ОАО «Воронежавтодор» на битумной базе п. Латное. Инженерно-техническое сопровождение проводил Воронежский НПЦ «Росдорнии». Асфальтобетонная смесь тип А I марки на БКВ приготавливалась на асфальтосмесительной установке 000 «Автобан» согласно рецепту, разработанному в ФГУП «Союздорнии». Состав смеси характеризуется повышенным со-

держанием щебня, что обеспечивает высокую сдвигоустойчивость. Следует отметить, что переход на многощебеночные смеси необходимо одобрить и рекомендовать их использовать не только на федеральных, но и на территориальных дорогах.

Результаты испытания в лаборатории Воронежского НПЦ «Росдорнии» асфальтобетонной смеси на БКВ 60/90 приведены в табл. 2. Из них следует, что асфальтобетон на БКВ характеризуется повышенной прочностью, теплостойкостью, деформативностью. Наиболее заметна высокая водостойкость асфальтобетона, что свидетельствует о высокой адгезии вяжущего к минеральной части асфальтобетона.

В настоящее время по плану НИОКР Росавтодора в Воронежском НПЦ «Росдорнии» проводятся работы по подготовке ОСТ «Битумно-каучуковые вяжущие дорожные на основе растворов каучуков типа СКС».

Итак, какие же выводы? Первое: хорошее эксплуатационное состояние участков асфальтобетонных покрытий с применением битумно-каучуковых вяжущих позволяет рекомендовать растворы каучуков в качестве модификаторов битумов при устройстве верхних слоев асфальтобетонных покрытий и поверхностных обработок в разных дорожно-климатических зонах.

Второе: применение растворов синтетических каучуков типа СКС в качестве модификатора битумов при устройстве верхних слоев асфальтобетонных покрытий позволяет увеличить срок их службы в 2 раза. Экономический эффект их применения для устройства поверхностных обработок равен стоимости устройства поверхностной обработки на традиционном битуме (то есть 150–170 тыс. руб. на 1 приведенный километр дороги).

Воронеж

Физико-механические показатели асфальтобетонной смеси тип А I марки на БКВ 60/90, приготовленной в ВФ 000 «Автобан»

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателя	Требование ГОСТ 9128-97 тип А I марки (III клим. зона)	Значение показателя
1.	Средняя плотность, г/см ³	не норм.	2,41
2.	Водонасыщение, % по объему	2,0-5,0	2,68
3.	Набухание, % по объему	не норм.	0,1
4.	Предел прочности при сжатии, МПа при температуре 20 °С 50 °С +0 °С	не менее 2,5 не менее 1,0 не более 11,0	3,6 1,7 7,1
5.	Водостойкость	не менее 0,90	0,98
6.	Водостойкость при длительном насыщении	не менее 0,85	0,88
7.	Коэффициент температурной чувствительности R _σ /R _{σ0}	не норм.	4,14



РУССКИЙ НЕМЕЦ ГОББЕНЕТ

(МИНИСТР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИИ
С 30 МАРТА 1889 г. ПО 17 ЯНВАРЯ 1892 г.)

Председатель кабинета министров России (1879–1881) П.Л. Валуев (1815–1890) в свое время говорил о том, что у министра есть три стадии карьеры: желать быть министром, стать им и быть министром. Желать, конечно, проще всего. Стать министром труднее, но тоже можно. Но быть министром – самое трудное! Трудности это и физические, и связанные с большим интеллектуальным напряжением, и с необходимостью полной отдачи себя делу, из-за которого не остается времени на общение с семьей, друзьями, для отдыха. Когда у жен министров спрашивают, часто ли они видят своих мужей, те отвечают: «Я его вижу спящим и едящим, а в жизни с ее обыкновенными человеческими радостями с мужем министром семья вовсе не видится из-за его министерства». И все же даже не это главная трудность быть министром, как говорил П.А. Валуев, а сложность психологическая. Очень уж много вокруг чиновника, оказавшегося министром, становится поддакивающих, хвляющих, прислуживающих. Уберечься от них и не поддаться самообольщению, пожалуй, самое трудное. Именно они не дают человеку надолго оставаться министром. Генерал-адъютант Адольф Яковлевич фон Гоббенет принял Министерство путей сообщения в управление в связи с кончиною Германа Егоровича Паукера, товарищем (заместителем) которого он был. В должности товарища министра Адольф Яковлевич находился и

при К. Н. Посете. Так что все, что делалось в ведомстве на протяжении предыдущих десяти лет до назначения А.Я. Гоббенета на должность министра, со всем основанием можно отнести и на его счет. При своих весьма достойных предшественниках он хорошо изучил все те соблазны, которые ожидают его как министра.

После смерти А.Я. Гоббенета сослуживцы подводили итоги многолетней его службы в министерстве и отмечали следующее: он принимал решительные меры по улучшению железных дорог, водных путей и шоссе. При вступлении его в должность в 1889 г. был составлен план основных задач министерства на ближайшие пять лет. Он предусматривал перестройку 6 тысяч верст главных и второстепенных дорог. Правительство ассигновало в связи с этим 252 млн рублей на улучшение уже существовавших дорог, 176 млн рублей на усовершенствование водных путей, 95 млн рублей на заведение дорог новых, 25 млн рублей на обустройство портов и 13 млн рублей на перестройку морских водных систем.

При Гоббенете 15 февраля 1891 г. было окончательно утверждено положение о строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали. При нем же приступили к строительству восточно-уссурийского ее участка.

А.Я. Гоббенет добился окончания длившегося 17 лет спора о направлении железнодорожных путей от Златоуста на Урале. 21

февраля 1891 г. кабинет министров утвердил схему этой дороги по направлению к Челябинску, Томску, Иркутску.

17 марта 1891 г. во Владивостоке положены первые шпалы Великой Сибирской железной дороги, а 19 мая 1891 г. председателем комитета по ее строительству стал наследник цесаревич великий князь Николай Александрович (Николай II). Для будущих строителей дороги это было чрезвычайно важно.

Министерство путей сообщения разработало и представило к утверждению проект строительства Новосельско-Ломжинской железной дороги по направлению к западной границе России протяженностью 2500 верст.

Министерство добилось в 1889–1891 годах в Государственном совете решений о выделении ему по 82 млн рублей для улучшения существующих казенных и частных железных дорог.

А.Я. Гоббенет добился переосвидетельствования всех ведомственных мостов, обновил техническую документацию ведомства (наставлений и инструкций), уточнил технические задания на проектные работы по строительству дорог, лично проинспектировал 20 тысяч верст дорог. При нем улучшилось состояние подвижного состава железных дорог: введены автоматические тормоза, модернизирована буферная система, пересмотрено размещение осевых шеек колесных пар и т.д. В идеальный порядок приведены все пять императорских поездов и введены

Русский народ, по природе своей, свободен от парадной исключительности, способен понимать и любить человека, как такового, независимо от народности, и кое-какие проявления народной нетерпимости едва ли вытекают из русского народного источника.

В.В. Розанов

особые условия для их движения.

В Министерстве путей сообщения при А.Я. Гоббенете вводится на случай войны то, что потом мы стали называть системой гражданской обороны.

Железнодорожное строительство в бытность А.Я. Гоббенета приобретает поистине российский размах. Так, если в 1882 г. за год была построена 1151 верста, то в 1892 г. было разрешено построить уже 2966 верст железнодорожных магистралей и 2045 второстепенных рельсовых дорог.

Продолжает улучшаться портовое хозяйство на Волге, Днепре, Дону, Днестре, Немане, Западной и Северной Двине. Ведутся исследования с целью реконструкции Вышневолоцкой и Тихвинской водных систем, составляется проект строительства Днепровско-Двинской водной системы.

Начато строительство и реконструкция Любавского морского порта, портов в Феодосии и Новороссийске. Улучшается портовое хозяйство в Одессе, Таганроге, Николаеве, Ялте, Риге, Виндаве и Санкт-Петербурге.

Все реки, пригодные к сплаву леса, объявлены путями общего пользования и определены правила пользования ими. В 1890 г. А.Я. Гоббенет добился передачи губернских дорог в распоряжение местных земств и организовал систематический контроль за их состоянием. Расширена сеть казенных грунтовых дорог в Крыму и на Кавказе по направлению к западным губерниям России. (РГИЛ.

Фонд 1162, опись 6, ед. хр. 161. 1888–1901).

Так что П.Л. Валуев, упоминая о непомерной занятости министров, был очень недалек от истины. А.Я. Гоббенет напряженного министерского труда выдержал неполных три года. В декабре 1891 г. он заболел и попросился в отставку. Министерство он передал не менее талантливому своему товарищу (заместителю) Сергею Юльевичу Витте. Сам же еще какое-то время оставался членом Государственного совета и присутствующим по департаменту сената.

Умер А.Я. Гоббенет в Париже 24 марта 1901 г. Он прожил большую и полную нелегких трудов жизнь. Родился А.Я. Гоббенет в 1831 г. в Прибалтике. Окончил юридический факультет Санкт-Петербургского университета в марте 1854 г. и направлен был в Тобольск на должность чиновника особых поручений губернского правления. Через месяц его назначили директором тобольской тюрьмы, а еще через несколько месяцев ревизором тобольских винокуренных заводов. Около 5 лет А.Я. Гоббенет служил в губернском правлении по изысканию доходов, устройству казачьих войск и киргизских земель. Он много ездит с губернатором по Западной Сибири в должности заведующего его путевой канцелярии. В 1859 г. по поручению губернатора А.Я. Гоббенет составляет отчет для Министерства государственных имуществ о состоянии дел в его ведомстве. Отчет министерством был одобрен, и ему пору-

чают принять участие в комиссии по устройству госпитальных домов, а затем назначают начальником отдела Министерства государственных имуществ по пересмотру положений о сельских училищах. С 1861-го по 1863 г. А.Я. Гоббенет управляющий гродненским управлением министерства. Служба его идет удачно. В 1865 г. в возрасте 34 лет он уже статский советник, а с 1867 г. государственный контролер варшавской палаты Государственного контроля. С 1881 г. он трудится в Министерстве путей сообщения в должности товарища министра и министра. Он уже статс-секретарь и тайный советник.

А.Я. Гоббенет был женат на Марии Борисовне Гоббенет. Оба они были людьми православными, хотя их небольшое имение-майорат с доходом в 1,5 тыс. руб. в год и располагалось в Польше.

Вот, пожалуй, и все что мы можем рассказать об Адольфе Яковлевиче Гоббенете, сумевшем сделать немало добра для ведомства путей сообщения и России в целом.

Вспоминая замечательного русского немца Адольфа Яковлевича Гоббенета, хотелось бы в заключение нашего рассказа напомнить о том, что интернациональные связи между народами всегда хороши, если ими умело пользуются и направляют в полезном для страны направлении. Эмигранты – люди, приезжающие на чужбину, полезны в первую очередь той стране, в которую они приехали. На новой родине эмигранты обычно не имеют значительных капиталов и сложившихся родственных связей. Будущее свое им приходится зарабатывать усердным трудом, основанным на багаже привезенных знаний, в постоянном стремлении не уронить достоинства исторической своей родины. Именно таким был Адольф Яковлевич Гоббенет, прослуживший России всю жизнь и удостоившийся обрести свой вечный покой на земле, которую сделал лучше, чем она была.

Григорий ЖУХОВИЦКИЙ, президент СП «Кредо-Диалог»



CREDO:

Рост экономики России и других стран СНГ резко повышает требования к производительности и качеству проектно-исследовательских работ в дорожной отрасли. Проекты должны учитывать современный уровень развития материалов, техники и технологии строительства, обеспечивать высокие транспортно-эксплуатационные и экономические характеристики дорожных объектов.

Заметно расширилась тематика задач, решаемых проектными организациями (инвентаризация дорожных фондов, проектирование объектов гражданского строительства, работы по тендерам для зарубежных партнеров и т.п.). В проектировании сложных комплексных транспортных объектов сегодня принимают участие десятки предприятий, часто расположенные в разных городах и странах. Усиливается конкуренция на рынке проектно-исследовательских работ.

В связи с этим существенно повышаются требования к средствам автоматизации проектно-исследовательских работ в дорожной отрасли. Современная информационная технология должна обеспечивать непрерывный и комплексный автоматизированный процесс проектно-исследовательских работ, включая:

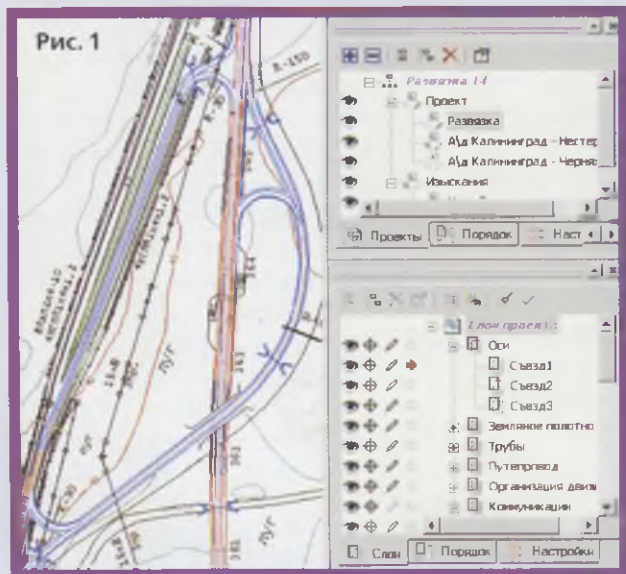
- обработку материалов изысканий и создание инженерной цифровой модели местности;
- вариантное проектирование дорожных объектов на основе цифрового моделирования и инженерных расчетов;
- оценку технико-эксплуатационных свойств вариантов проектных решений;
- выпуск полного набора проектной документации в бумажном и электронном виде;

передачу электронной модели дороги заказчику, использование электронной модели автомобильной дороги в процессе строительства, эксплуатации, проектирования последующего ремонта и реконструкции.

Для обеспечения такой непрерывной технологии при работе над разнообразными объектами дорожного хозяйства необходим набор отдельных программ, а автоматизированные системы, включающие комплексы специализированных программных продуктов и технологии их внедрения на единой методологической, математической, алгоритмической основе.

Каковы же основные отличительные черты автоматизированных систем, призванных обеспечить такие серьезные требования?

1. Высокий научно-практический уровень методики проектирования, алгоритмов обработки данных и расчетов, обеспечивающий оптимизацию проектных решений.
2. Функциональный состав, обеспечивающий проектирование нового строительства, реконструкцию и капитальный ремонт загородных дорог всех технических категорий, городских дорог и других дорожных объектов.
3. Соответствие требованиям нормативных документов и технологиям работы пользователей.
4. Расширенная геометрическая база моделирования объектов, включающая различные типы сплайнов, нелинейные поверхности и т.д.
5. Набор функций обработки семантических (смысловых и количественных) характеристик, тесно связанных с геометрическими элементами проекта, для использования в процессах проектирования, управления и эксплуатации объектов.



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ПРОЕКТНО- ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТАХ

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ОПЫТ РАЗРАБОТКИ

6. Блок оценки транспортно-эксплуатационных показателей дорожного объекта, включающий трехмерную визуализацию.

7. Увеличение объема одновременно обрабатываемых данных, ускорение сложных операций построения и редактирования модели объекта, быстродействие и точность расчетных задач.

8. Средства обеспечения одновременной работы нескольких исполнителей над одним объектом.

9. Полнота, высокое качество и удобство выпуска проектной документации.

10. Развитые справочные системы, методические пособия, документация, поставляемые вместе с программными продуктами.

11. Инфраструктура внедрения, включающая обучение, сопровожде-

ние, постоянное повышение квалификации и обмен опытом пользователями. (см. фото 4).

Одним из примеров реализации перечисленных требований является комплекс, разрабатываемый и поставляемый СП «Кредо-Диалог». С 2001 года во многих организациях уже используются системы третьего поколения CREDO_DAT 3.0, CREDO_GEO ЛАБОРАТОРИЯ, CREDO_GEO КОЛОНКА и ряд дополнительных задач для обработки инженерных изысканий и проектирования. Во втором квартале 2003 года планируется начать распространение еще четырех систем:

ТОПОПЛАН – создание цифровой модели местности (ЦММ) и выпуск топографических планов;

ЛИНЕЙНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ – создание ЦММ на основе данных линейных и площадных изысканий, обработка материалов линейных изысканий, создание продольных и поперечных профилей трасс;

ГЕНПЛАН – проектирование на основе ЦММ всех разделов генерального плана;

ДОРОГИ – проектирование на основе ЦММ загородных автомобильных дорог всех технических категорий, городских улиц, магистралей и транспортных развязок.

Одновременным выпуском четырех систем решается задача создания и поддержки у пользователей непрерывного автоматизированного процесса работы над проектируемым объектом. Он обеспечивается общими форматами данных и методикой работы над объектами, поскольку все новые продукты разработаны на общей информационно-инструментальной платформе.

Рассмотрим автоматизированную технологию работы над объектом в системе ДОРОГИ.

Проектирование ведется по ЦММ площадки или полосы участка проектирования, созданной на основе данных изысканий, обработанных в новых системах ТОПОПЛАН и ЛИНЕЙНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ. Обеспечено чтение данных, созданных в продуктах второго поколения CREDO_TER, CREDO_PRO, CREDO_MIX. Кроме того, в системе ДОРОГИ имеется возможность самостоятельного формирования ЦММ с использованием картографических материалов. Они могут быть представлены как в виде растровых данных – цветных или черно-белых файлов, так и в виде векторных данных – файлов формата DXF.

Все данные проектируемого сооружения могут быть распределены по отдельным «проектам», например, инженерные изыскания, пересекающиеся дороги, развязки, путепровод, и др. (см. рис.1).

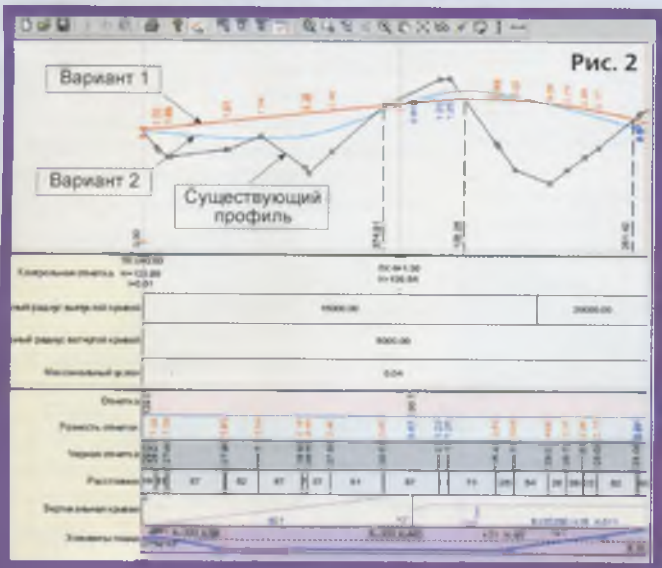
«Проекты» этих сооружений можно оперативно «подгружать», видоизменять и сохранять в виде целостного набора данных. Каждый из «проектов» может иметь свое распределение данных по слоям.

«Проекты», как обособленные составные части автомобильной дороги, могут создаваться или обрабатываться параллельно на разных рабочих местах, а их «сборка» в единое целое обеспечит создание цифровой модели всей автомобильной дороги и комплексный анализ ее проектных транспортно-эксплуатационных свойств.

Трассирование выполняется функциями интерактивного создания и редактирования трассы различными стилями, от «жестких» (прямыми с закруглениями из круговых и переходных кривых), до очень плавных трасс (клотоидами и сплайнами) с удовлетворением архитектурно-ландшафтных требований. Со многими из этих функций хорошо знакомы пользователи системы CREDO_MIX.

Проектирование оси трассы заключается в создании и редактировании всей трассы или отдельных ее участков разнообразными методами:

из базовых геометрических элементов, в том числе аппроксимацией для отдельных участков (например, для реконструируемых дорог), с рациональным подбором параметров составных закруглений;



с одновременным построением трассы и составляющих ее элементов;

эвидистантным переносом уже существующих участков трасс;

разделением, «склежкой» ранее построенных участков трасс, изменением направления пикетажа.

Для первой категории дорог может осуществляться трассирование, разделное по направлениям. Поддерживается вариантное трассирование с сохранением вариантов для последующего анализа.

По трассам производится разбивка пикетажа с задаваемым пользователем шагом пикета, что необходимо, в частности, при проектировании загородных и городских дорог. Поддерживается «рубленный» пикетаж.

Проектирование продольного профиля обеспечивается наиболее подходящими к условиям местности и особенностям строительства методами (см. рис. 2).

В качестве сопрягаемых элементов, образующих проектную линию, могут использоваться разнообразные геометрические примитивы: прямые, квадратичные параболы, сплайны, круговые кривые и кло-тоиды в любых необходимых комбинациях. Для решения задач реконструкции используется аппроксимация фрагментов реконструируемого профиля.

Оптимальный вариант продольного профиля достигается использованием линии руководящих отметок, положение которой может учитывать стоимостные показатели, устойчивость земляного полотна, условия снегонезаносимости, незарезания выровненного в поперечном профиле покрытия и другие. Максимальное приближение к такой эскизной линии достигается методом оптимизации продольного профиля с учетом ограничений по радиусам, уклонам, длине кривой и других нормативных требований.

Поддерживается вариантное проектирование профиля с сохранением вариантов для последующего анализа.



Проектирование земляного полотна полос движения, обочин, разделительной полосы, тротуаров и др. элементов осуществляется комбинацией методов интерактивного и параметрического конструирования.

При проектировании осей проездов, границ проезжей части, бровок земляного полотна и т.п. так же, как и при трассировании, используются разнообразные методы геометрических построений.

На перегонах дорог могут использоваться шаблоны поперечников, которые содержат параметры проезжей части, характеристики откосов, берм, закуветных полок, подпорных стен. Шаблоны применяются с определенными параметрами на заданном пикете или в зависимости от высоты (глубины) бровки земляного полотна в соответствии с типовыми решениями. Библиотека шаблонов может дополняться и редактироваться.

Конструирование поверхностей земляного полотна и проезжей части по связям (по уклонам) их граничных линий с осью (или с другой характерной линией) обеспечивается при моделировании таких участков дорог, как развязки, автобусные остановки, стоянки и т.п.

Водоотвод проектируется построением и корректировкой профиля

моделируемого кювета, водоотводной, нагорной канав.

Завершается проектирование земляного полотна расчетом объемов земляных работ.

Функции оценки проектных решений позволяют выполнять анализ вариантов дороги по видимости в плане и профиле, а также по показателям безопасности движения. Для наглядного представления вариантов проекта используется статическая и динамическая трехмерная визуализация проекта (см.рис.3).

Выпуск спецификаций и чертежей решается непосредственно в системе, без использования дополнительных модулей. Все необходимые правки для окончательной доводки чертежа выполняются теми же методами интерактивного графического редактирования, которые использовались при проектировании.

Редактор шаблонов чертежей позволяет создавать шаблоны и настройки собственных штампов, таблиц, рамок, состава и вида подвала чертежей профиля. Такой редактор позволяет легко настроить выпускаемые документы под стандарты предприятия, отрасли, национальные стандарты и язык.

Текстовые документы выпускаются с помощью генератора отчетов, который предоставляет возможность модификации содержания и вида документов, формирования ведомостей и таблиц.

В следующих публикациях мы более детально рассмотрим отдельные проблемы построения и внедрения автоматизированных систем в дорожной отрасли и их решение с помощью программного продукта ДОРОГИ и других продуктов CREDO третьего поколения.



Рис. 3

ДОРОГА DOROGA® 2003

6-я Международная Выставка
Дорожного Хозяйства



8 - 11
АПРЕЛЯ
2003 года



ТЕМАТИКА ВЫСТАВКИ:

- дорожно-строительные машины, оборудование, инструмент, технологии
- инвестиции в программы дорожного строительства
- геоинформационные системы, проектирование, геодезия, строительство, ремонт и содержание дорог и дорожных комплексов
- обустройство дорог, строительство и оборудование объектов дорожной инфраструктуры
- строительные конструкции, строительные и отделочные материалы, средства инженерного оборудования для зданий и сооружений придорожного бизнеса
- мосты, путепроводы и тоннели
- автомобили, средства ухода за ними, обеспечение безопасности, автозапчасти
- придорожный сервис, гостиничное и ресторанное обслуживание, торговые предприятия
- спецодежда
- обеспечение движения, эксплуатация дорог, уборочные машины, экологический мониторинг
- наружная реклама, специализированная литература, картография, пресса

ИНФОРМАЦИОННАЯ
ПОДДЕРЖКА:



МОСКВА
ТРИУМФ

Фрунзенская наб., 30

ОРГКОМИТЕТ:

тел.: (095) 956-4822
факс: (095) 292-1349
e-mail: doroga@comail.ru