

ДОРОЖНАЯ
ВЫСТАВКА
В ЦЕНТРЕ
МОСКВЫ

с. 16



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-МАССОВЫЙ
ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА (РОСАВТОДОР) МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА РОССИИ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ
ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ И СТРАН СНГ

01

Издаётся с 1927 года

Автомобильные дороги

6/2004

Министр транспорта РФ

Андрей Левитин:
ИЗ ТУПИКА

с. 2

с. 29

Специальный выпуск
ВОРОНЕЖАВТОДОР



Делали заботы
ДОРОЖНИКОВ
МОРДОВИИ

с. 41

2004. № 6

Тел. +7 (495)
95-47-59



ТЕПЕРЬ В РОССИИ!

ООО "АБГ СЕРВИС ЦЕНТР"

IR ABG - это:

- * Современные асфальтоукладчики и катки
- * Новейшие технологии на всех этапах производства
- * Комплексное сервисное обслуживание
- * Гарантия максимальной эксплуатационной надежности и качества техники



ООО "АБГ СЕРВИС ЦЕНТР"

- * Предлагает высокопроизводительные современные асфальтоукладчики, асфальтовые и грунтовые катки
- * Обеспечивает постоянное наличие основных запасных частей на нашем складе в г. Москве
- * Гарантирует качественное обслуживание и ремонт техники
- * Обучает Ваш персонал эксплуатации и обслуживанию техники
- * Проводит семинары по новейшим технологиям укладки

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ!

Наш адрес:

Россия, 141400, Московская область,
Химкинский район, дер. Клязьма 1-Г.
Тел. (095) 510-65-66, факс (095) 510-65-69

Ingersoll Rand

В НОМЕРЕ:



С МЕСТА СОБЫТИЯ

Российские дороги:	2
Из тупика	2
Чем лучше содержание, тем реже ремонт.....	7
Узел проблем.....	8
Вопрос финансирования дорог остается открытым.....	10
Фронтовики, наденут ордена	12
Контроль качества	14



ВЫСТАВКИ

Доркомэкспо-2004.....	16
-----------------------	----



НОУ-ХАУ

Надежно, просто, экономично	17
-----------------------------------	----



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Печальная статистика	18
----------------------------	----



НАУКА – ПРОИЗВОДСТВУ

Как защитить насыпь	20
Как повысить устойчивость и работоспособность земляного полотна	23

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

В интересах государства	26
-------------------------------	----



ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

ВОРОНЕЖСКИЙ ДОРОЖНИК.....	29
---------------------------	----

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

ВОРОНЕЖСКИЙ ДОРОЖНИК.....	29
---------------------------	----

РЕГИОНЫ

ДОРОГИ МОРДОВИИ	45
-----------------------	----

ДЕЛОВОЕ ДОСЬЕ

.....	60
-------	----

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

.....	62
-------	----

ДАТЫ

УралгипроДорНИИ – 70 лет.....	68
-------------------------------	----

ПРОЕКТЫ

Поднебесная для инвестиций	70
----------------------------------	----

ВЕСТИ РАДОРА

«Мир асфальта»	72
----------------------	----

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Директор московского водопровода... И не только пах.....	76
---	----

ДОРОГА К ХРАМУ

Универсальная научная библиотека Богоугодное дело.....	79
--	----

На обложке фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

Точка зрения редакции и авторов публикаций может не совпадать. При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Редакция не несет ответственность за сведения в рекламных материалах.



РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ: ИЗ ТУПИКА

**Игорь ЛЕВИТИН,
министр транспорта
России:**

**РЕШЕНИЕ ЗАДАЧИ
ПО УДВОЕНИЮ ВВП
ТРЕБУЕТ ПРОВЕДЕНИЯ
СТРУКТУРНЫХ
ПРЕОБРАЗОВАНИЙ
В ЭКОНОМИКЕ,
КОТОРЫЕ НЕИЗБЕЖНО
ПРИВЕДУТ
К УВЕЛИЧЕНИЮ
СПРОСА НА
АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ,
НА КАЧЕСТВО
И ПРОПУСКНУЮ
СПОСОБНОСТЬ
РОССИЙСКОЙ СЕТИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ.
В СВОЕМ
СЕГОДНЯШНЕМ
СОСТОЯНИИ
РОССИЙСКИЕ
ДОРОГИ НЕ ГОТОВЫ
К РЕШЕНИЮ ЭТИХ
ЗАДАЧ.**



РЕЖИМ ПЕРЕГРУЗКИ

В последние годы темпы развития дорожной отрасли существенно отстают от темпов роста экономики и темпов автомобилизации страны. Поэтому одной из причин разработки предлагаемых мер была острая потребность в выработке комплексного государственного подхода, направленного на поэтапное исправление той крайне тяжелой ситуации, которая на сегодня сложилась в дорожном хозяйстве страны. Сегодня наиболее острые проблемы отрасли – высокая степень износа и неудовлетворительное техническое состояние большинства российских автодорог. Только по федеральной сети в серьезной реконструкции и модернизации нуждается не менее трети существующих дорог и не менее пятнадцати процентов эксплуатируемых мостов и путепроводов.

Сегодня около восьми тысяч километров автомобильных дорог работа-

ют в режиме перегрузки, а на отдельных участках (вблизи крупных городов) протяженностью около полутора тысяч километров наблюдаются систематические многочасовые заторы. Все это является следствием высоких темпов роста автомобильного парка страны, которые составляют порядка семи-десяти процентов в год. Рост парка сказывается на интенсивности движения транспортных потоков, которая за последние годы на опорной сети автодорог возросла в два и более раза. На фоне этой динамики темпы дорожного строительства сегодня намного ниже. К примеру, в прошлом году общая протяженность и пропускная способность дорог общего пользования увеличилась менее чем на один процент.

Следующая проблема – низкая плотность и неоптимальная конфигурация дорожной сети. В настоящее время плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в России составляет всего пять и три десятых километра на одну тысячу жителей, тогда как в США – три-

надцать километров, во Франции – пятнадцать километров на одну тысячу жителей. Конфигурация дорожной сети имеет ярко выраженную радиальную структуру, что на ряде направлений приводит к значительному перепробегу автотранспортных средств. Отсюда вытекает следующая масштабная проблема: это – высокий уровень издержек и стоимости автомобильных перевозок. Себестоимость автомобильных перевозок в России в полтора раза выше, чем в развитых зарубежных странах. Размер транспортной составляющей в конечной себестоимости продукции достигает пятнадцати–двадцати процентов против семи–восьми процентов в странах с развитой экономикой.

Острейшая проблема – рост аварийности и смертности на дорогах. В про-

ко осознавать, что в будущем ремонт и восстановление этих дорог обойдется в два с половиной – три раза дороже, чем при своевременном их проведении.

Аналогичным образом обстоит дело и с долгостроем. Сегодня объем незавершенного строительства только по объектам, финансируемым федеральным бюджетом, достиг ста шести миллиардов рублей. Расконсервация этих объектов требует дополнительных средств, что резко снижает эффективность уже вложенных инвестиций. Помимо общих инфраструктурных проблем, существуют не менее острые проблемы системного порядка, к числу которых относится недостаточное финансовое обеспечение дорожного хозяйства.

ПЛОХИЕ ДОРОГИ – ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА РОССИИ?

В своем вступительном слове премьер-министр Михаил Фрадков заявил, что этот вечно актуальный для нашей страны вопрос пора наконец как-то решить, иначе плачевное состояние отечественной дорожной сети может стать «самым узким местом» на пути реформ. Одним из способов улучшения ситуации, по мнению многих обозревателей, является создание сети платных дорог.

В ближайшее время правительство подготовит законопроект о платных автодорогах. В законопроекте будет также предусмотрена возможность сдачи инвесторам в аренду или в частную собственность участков вдоль тех дорог, строительство которых они финансируют.

– Мы предложим инвесторам не полосу дороги шириной в 15 метров, а предложим выйти за эти пределы, чтобы можно было развивать бизнес, – сказал министр транспорта РФ Игорь Левитин.

В первую очередь платные дороги появятся в России около крупных городов по направлениям от Москвы в сторону Белоруссии и Финляндии. Более подробный список будет подготовлен Министерством транспорта к 1 октября нынешнего года.

– Ситуация усугубляется тем, что строительство новых автомобильных линий не поспевает за ростом автопарка. Этот дисбаланс приводит к увеличению нагрузки на трассы и шоссе, увеличению количества автомобильных пробок и заторов на оживленных маршрутах, – считает Игорь Левитин.

Упоминание о пробках вызвало заметное оживление среди министров.

– Мы все тут автомобилисты и своими глазами видим, что творится. Ездить становится все трудней, и эта ситуация отягачается с каждым днем. Речь тут идет не только о Москве, но и о других крупных городах, – поделился своими впечатлениями Михаил Фрадков.

Глава МЧС Сергей Шойгу напомнил собравшимся, что в России еще есть регионы, где с пробках на дорогах не слышали ввиду отсутствия там дорог.

– Вот, например, по северу Иркутской области можно только на самолетах перемещаться, там дорог нет в принципе. И это не единственный такой регион, – заявил Шойгу.



ПОТРЕБИТЕЛЬ ВСЕ РАВНО ПЛАТИТ

Объем финансирования дорожной отрасли снизился с двух целых девяти десятых процента валового внутреннего продукта в 2000 г. до полтора процентов в 2003 г. При этом в развитых странах соответствующий показатель обычно составляет три – четыре процента ВВП. В результате ввод в эксплуатацию новых дорог упал до трех тысяч километров. Даже в годы экономического кризиса вводилось в два раза больше! Объемы ремонта уменьшились в полтора раза, не обеспечиваются требования по безопасности движения и качеству дорожных работ. При этом на фоне снижения финансирования растет налоговая нагрузка отрасли. Так, например, в прошлом году плата за отвод лесных угодий для строительства новых автодорог составила более четырех миллиардов рублей. Объем расходов на уплату на-

логов на землю по территориальным автодорогам в этом году ожидается на уровне десяти миллиардов рублей.

Внутренние проблемы отрасли – это низкая эффективность управления и расходования бюджетных средств. Невысокий технологический уровень и качество дорожных работ. Отсутствие зрелых рыночных институтов и механизмов регулирования рыночным спросом. Когда мы говорим о низком технологическом уровне отрасли, то одна из главных причин такого положения состоит в отсутствии рыночной заинтересованности у заказчика и подрядчика в обеспечении высокого качества проводимых дорожных работ. Независимо от результата «потребитель все равно платит». Только платит не деньгами, а разбитой подвеской своей машины, потерянным здоровьем и временем. Следующая системная проблема – это низкая инвестиционная привлекательность отрасли, в результате чего почти все расходы по содержанию и развитию дорожной инфраструктуры сегодня ложатся на бюджет.

В свою очередь, серьезным препятствием для привлечения частного капитала является отсутствие необходимой законодательной базы. Сегодня у нас нет законов, которые бы регулировали договоры концессии, создание платных автодорог, земельные отношения в дорожном строительстве. Без этого сложно создать адекватный рыночный механизм функционирования и развития дорожной отрасли, сделать его привлекательным и прозрачным для участия частного капитала. Уже сегодня автомобильные дороги становятся одним из основных факторов, сдерживающих экономический рост в стране. Согласно прогнозам, при сохранении существующих тенденций к 2010 году:

- свыше шестидесяти процентов автомобильных дорог не будут соответствовать нормативным транспортно-эксплуатационным требованиям, будет иметь место значительное разрушение дорожной сети;

- количество дорожно-транспортных происшествий возрастет на сорок пятьдесят процентов;

- практически полностью парализуется движение в мегаполисах и на подходах к крупным городам;

- протяженность федеральных автодорог с превышением нормативной загрузки возрастет в четыре раза, что приведет к снижению средней скорости движения на дорогах страны на двадцать процентов;

- сохранится тенденция сокращения сельских населенных пунктов и потери большого числа сельскохозяйственных угодий;

- будет прекращено строительство и реконструкция почти всех объектов.

Представляемые меры по реализации подпрограммы нацелены на поэтапное разрешение рассмотренных проблем и преодоление негативных тенденций в развитии дорожной отрасли. Опыт ведущих стран мира доказывает: при правильно выбранной стратегии и адекватном уровне финансирования автодороги способны стать тем инфраструктурным базисом, на котором выстраивается качественный рост экономики, повышение социальной активности и благосостояния людей.

ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

В области дорожной инфраструктуры предусматривается решение трех основных задач:

системы России», с целью приведения ее в соответствие с транспортной стратегией, на основе существующих бюджетных возможностей, действующих федеральных целевых программ, а также по мере создания новых возможностей и инструментов для привлечения дополнительных внебюджетных инвестиций.

На основе анализа социально-экономической эффективности сформированы перечни приоритетных объектов реконструкции и модернизации дорожной сети. По каждому из этих объектов определены необходимые объемы финансирования, очередность и предполагаемые сроки выполнения работ. Приведены показатели эффективности планируемых инвестиций. После выполнения в полном объеме работ по объектам незавершенного строитель-



первая задача – это сохранение и модернизация уже существующих дорог, завершение начатого строительства, преодоление тенденций к разрушению дорожной сети;

вторая – приоритетная модернизация и развитие опорной дорожной сети, в первую очередь – автомагистралей в составе международных транспортных коридоров, а также автодорог, обеспечивающих целостность экономического пространства страны и связи между регионами Российской Федерации;

и третья задача – совершенствование и развитие сети региональных и муниципальных автодорог для реализации потенциала территорий, городов и сел Российской Федерации.

До 2010 г. основные усилия и ресурсы дорожной отрасли будут сконцентрированы на содержании, модернизации и развитии федеральной сети автодорог. Под особый контроль будут взяты объекты незавершенного строительства. При этом необходима корректировка подпрограммы «Автомобильные дороги» в составе ФЦП «Модернизация транспортной

сети возможен переход к реализации других инфраструктурных проектов, основную часть которых предполагается осуществить в перспективе.

К числу приоритетных направлений дорожного развития относятся:

- создание сети многополосных скоростных магистралей на наиболее загруженных транспортных направлениях, формирование новых маршрутов, обеспечивающих оптимальное распределение транспортных потоков в обход крупных городов, создание прямого короткого сообщения между крупнейшими промышленными центрами Российской Федерации;

- создание подъездов к крупным транспортным узлам и объектам транспортной инфраструктуры, увеличение пропускной способности и качества дорожного покрытия дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров;

- формирование опорной дорожной сети в Дальневосточном и Сибирском регионах.

При реализации перечисленных направлений предполагается усилить координацию и взаимодействие при планировании, строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов различных видов транспорта. К приоритетным задачам здесь также относится развитие автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров, обеспечивающих работу и потребности других видов транспорта. Также предполагается оптимизация финансового планирования, которая бы исключила дублирование и неэффективное распределение инвестиций. В каком-то месте выгоднее провести железную дорогу, в другом – построить аэропорт, в третьем – автомобильную дорогу.

выполняемых работ, созданием системы гарантийных обязательств подрядчика дадут возможность повысить долговечность дорог, увеличить межремонтные сроки на двадцать – тридцать процентов, таким образом, уменьшить общие затраты на ремонт дорог;

в-третьих, это повышение прозрачности отрасли, создание нормальной конкурентной среды на рынке строительно-ремонтных работ, в сфере закупочной деятельности, при проведении государственных тендеров. Одним из возможных механизмов могло бы стать размещение полной и подробной информации о результатах хозяйственной деятельности дорожных организаций в средствах массовой информации, на интернет-сайтах, а также реализация ряда других мер, направленных на повышение публичности

эффективности отрасли. Однако здесь необходимо понимать, что проведение системной реформы требует определенного времени, а сложившаяся ситуация в дорожном хозяйстве требует безотлагательных и оперативных мер.

Во-вторых, сегодня необходимо привести в соответствие объемы финансирования федеральной сети дорог сложенными параметрами федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России 2002–2010 гг.». Так, фактическое финансирование подпрограммы «Автомобильные дороги» за 2002–2004 гг. составило семьдесят процентов по сравнению с утвержденными параметрами федеральной целевой программы. Объем недофинансирования составил за три года двести тридцать один миллиард рублей в текущих ценах.

В-третьих, обеспечение необходимого финансирования дорожных работ на уровне субъектов Федерации и муниципальных органов власти, в ведении которых находится содержание территориальной и муниципальной сети дорог. Одной из экономических основ решения данной проблемы, предусмотренных транспортной стратегией России, является поэтапный переход финансирования сети дорог на механизмы, в основу которых положен принцип «пользователь платит».

И, наконец, четвертый инструмент расширения финансовой базы дорожной отрасли – это привлечение внебюджетных инвестиций, ресурс, который до настоящего времени оставался практически незадействованным.



СИСТЕМНОЕ РЕФОРМИРОВАНИЕ

В качестве приоритетных задач и основных инструментов в области системного реформирования отрасли предусматриваются:

во-первых, повышение эффективности управления и расходования бюджетных средств. Предполагается реализация ряда мер по повышению эффективности бюджетных расходов, системы ценообразования и закупок для нужд отрасли, совершенствованию системы планирования и проектирования. Необходимо также оптимизировать структуру и количество государственных предприятий и органов дорожного хозяйства (часть из них планируется сократить). Реализация этих мер позволит снизить издержки отрасли до десяти процентов;

во-вторых, это повышение качества и инновационной составляющей дорожных работ. Применение новых технологий и материалов в сочетании с усилением нормативных требований к качеству

отрасли в соответствии с проводимой административной реформой и реформой органов местного самоуправления.

Определены направления реформирования дорожного хозяйства. Они включают пересмотр классификации автомобильных дорог и введение третьего – муниципального уровня автомобильных дорог общего пользования. При этом произойдет изменение системы управления и финансирования автомобильных дорог, перераспределение полномочий и ответственности за состояние дорожной сети между уровнями государственной власти и местного самоуправления. Реализация предлагаемых мер будет невозможна без укрепления существующей финансовой базы дорожного строительства. Здесь, прежде всего, должны быть определены инструменты, за счет которых финансирование дорожной отрасли может быть доведено до приемлемого и адекватного социально-экономическим потребностям страны уровня.

Первый инструмент, который был уже упомянут, – это повышение внутренней

ВНЕБЮДЖЕТНЫЙ РЕСУРС

Опыт западных стран показывает, что при грамотной финансовой политике и создании адекватных институциональных условий дороги, несмотря на государственную форму собственности, могут стать вполне привлекательным сегментом частных инвестиций. Важным фактором является создание прецедента – первых «положительных историй» успешной реализации подобных инвестиционных проектов. Основным организационно-правовым форматом привлечения внебюджетных инвестиций должен стать институт частно-государственного партнерства, реализуемый посредством механизма концессий. Предполагается, что предметом концессионных соглашений будут платные автодороги, строящиеся с привлечением средств будущего концессионара (обычная мировая практика – это распределение финансирования между государством и бизнесом) и передаваемые ему в эксплуатацию после завершения строительства на длительный срок.

Для государства основанием принятия решения о создании платной дороги должно быть наличие бесплатной альтернативы. На первоначальном этапе реализация первых пилотных проектов частно-государственного партнерства возможна лишь на наиболее загруженных направлениях российской сети автодорог в регионах с высоким платежеспособным спросом. Одно из препятствий на пути формирования рынка «частных дорожных услуг» – несовершенство законодательной базы. Первоочередными мерами здесь должно стать принятие законов «О платных автомобильных дорогах» и «О договорах концессии».

Еще одним серьезным сдерживающим фактором является годовой цикл бюджетного планирования. Сегодня инвестор не может получить четких гарантий, подтверждающих получение бюджетных средств в полном объеме через два, три, четыре года после начала строительства объекта, предполагающего долевое финансирование со стороны государства.

Здесь было бы целесообразно воспользоваться опытом развитых стран и принимать пятилетние целевые бюджетные инвестиционные программы, например по частному дорожному строительству, финансирование которых не может быть пересмотрено при утверждении очередного годового бюджета. Другой инструмент привлечения инвестиций – это рынок финансовых заимствований. Составлен перечень наиболее инвестиционно привлекательных дорожных проектов, которые предполагается реализовать с привлечением внебюджетных заемных средств – с помощью кредитов, займов, через эмиссию ценных бумаг и т.д.

Задача диверсификации финансовой базы отрасли требует более широкого взгляда на предмет хозяйственной деятельности дорожного комплекса. Ведь дорожники не только строят дороги, которые у нас, как известно, бесплатны. Прежде всего, строительство новой дороги – это создание новой стоимости в экономике. Это увеличение цены прилегающих земель, повышение капитализации хозяйственных активов. Это создание новых

предприятий и, соответственно, новых рабочих мест, увеличивающих валовый продукт регионов, по которым проложена дорога. Мы могли бы существенно повысить инвестиционную привлекательность дорожных проектов в рамках частно-государственного партнерства, если бы предлагали инвестору получать в управление не только саму дорогу, но и часть прилегающих к ней земельных активов. В этом случае можно было бы значительно сократить сроки окупаемости частных вложений как за счет развития объектов придорожной инфраструктуры, так и за счет повышения стоимости самих земельных участков.

Итак, при обеспечении комплексного сочетания всех предлагаемых мер и предусмотренного в подпрограмме «Автомобильные дороги» уровня финансирования к 2010 году:

- транспортные издержки пользователей автомобильных дорог снизятся на пять–шесть процентов;

- пропускная способность на наиболее загруженных участках возрастет в полтора раза, в среднем по сети на десять–двенадцать процентов;

- средние скорости движения на основных автомагистралях возрастут на десять–пятнадцать процентов;

- из-за улучшения дорожных условий количество дорожно-транспортных происшествий снизится на двадцать–тридцать процентов, что позволит ежегодно сохранять не менее четырех тысяч человеческих жизней.

В результате удастся стабилизировать положение в отрасли и перейти к реализации долгосрочных перспективных проектов по созданию современной автодорожной сети России, отвечающей стратегическим приоритетам социально-экономического развития страны. Реализация мер предусматривается всеми уровнями государственной власти и местного самоуправления. Предлагается в соответствии с ФЦП «Модернизация транспортной системы России» скорректировать программы развития дорог субъектов и муниципальных образований Российской Федерации.

Из доклада министра транспорта Игоря ЛЕВИТИНА на заседании Правительства Российской Федерации

О МЕРАХ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ

На заседании Правительства РФ Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Минфином России, Минэкономразвития России и с участием других заинтересованных органов исполнительной власти с учетом состоявшегося обсуждения и высказанных замечаний поручено подготовить предложения о внесении изменений и дополнений в подпрограмму «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», имея в виду:

- предусмотреть количественные показатели, характеризующие цели подпрограммы и планируемые результаты от ее реализации, в том числе отражающие повышение качества автодорог и снижение затрат на их строительство, реконструкцию, ремонт и содержание;

- определить приоритетные мероприятия подпрограммы и объемы их финансирования с учетом финансовых возможностей бюджетов всех уровней;

- разработать меры по повышению эффективности бюджетных расходов, направляемых на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, обеспечивающих существенное улучшение эксплуатационных характеристик дорог и сокращение совокупных затрат на эти цели, а также по совершенствованию управления дорожным хозяйством;

- уточнить классификацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе с учетом дополнения ее разделом, касающимся дорог муниципального значения;

- разработать дополнительные меры по стимулированию развития сети автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях;

- уточнить механизмы согласования действий органов государственной власти и органов местного самоуправления при реализации мероприятий подпрограммы;

- разработать механизмы привлечения частных инвесторов на строительство автомобильных дорог, в том числе платных;

- осуществлять расширение сети автомобильных дорог с учетом комплексного развития других видов транспорта. Указанные предложения с проектом соответствующего решения должны быть представлены в Правительство Российской Федерации до 1 октября 2004 года.

Правительство Российской Федерации поручило Минфину России, Министерству транспорта Российской Федерации совместно с заинтересованными органами исполнительной власти уточнить расчеты по финансированию строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования с учетом завершения налоговой реформы, разграничения полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

По вопросам, требующим решения Правительства Российской Федерации, соответствующие предложения должны быть внесены до 1 августа 2004 года.

ЧЕМ ЛУЧШЕ СОДЕРЖАНИЕ, ТЕМ РЕЖЕ РЕМОНТ

Вопросы совершенствования системы содержания и ремонта автомобильных дорог были обсуждены на Всероссийском совещании, которое состоялось 14–15 мая с.г. в подмосковном Пушкино.

В его работе приняли участие министр транспорта РФ Игорь ЛЕВИТИН, руководители Федерального дорожного агентства, дорожных организаций и предприятий, подведомственных Росавтодору.



Выступивший на совещании министр транспорта РФ вначале представил собравшимся назначенные на данный момент (процесс формирования аппарата продолжается) руководителей Федерального дорожного агентства. По его словам, к настоящему времени в отрасли уже выстроена четкая система: министерство – федеральная служба – федеральное агентство.

Как подчеркнул Игорь Левитин, всю структуру управления отраслью необходимо сделать более понятной, прозрачной, эффективной и оптимальной. На Федеральное дорожное агентство ложится решение повседневных, оперативных, тактических задач, подчеркнул министр. Министерство – это политический орган, который отвечает за формирование стратегии развития отрасли. Для выработки этой стратегии будет создан постоянно действующий общественный совет, в который войдут представители дорожных организаций и предприятий, отраслевых научно-исследовательских учреждений, заводов дорожной техники и материалов.

Министр проинформировал участников совещания о состоявшемся 6 мая заседании Правительства РФ, на котором был рассмотрен проект программы модернизации и развития автомобильных дорог России до 2025 года. «В наш адрес было высказано немало замечаний, пожеланий и предложений», – сказал он. – И связаны они с необходимостью разработки мер по повышению эффективности бюджетных расходов, направленных на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автодорог, а также по совершенствованию управления дорожным хозяйством. В соответствии с принятым решением программа должна быть доработана и вновь внесена в Правительство Российской Федерации до 1 октября текущего года».

И. Левитин обратил особое внимание участников совещания на проблему недоремонта и долгостроя в дорожном хозяйстве. Сегодня объем незавершенного строительства только по объектам, финансируемым федеральным бюджетом, достиг 106 млрд рублей. Так что в ближайшие годы основные усилия и ресурсы будут направлены на содержание, реконструкцию и модернизацию федеральной дорожной сети, мостов и других искусственных сооружений.

Отметив недостаточное финансовое обеспечение дорожного хозяйства, министр в то же время подчеркнул, что автомобильные дороги являются самыми непривлекательными для инвестиций и самыми непрозрачными с точки зрения бизнеса. В результате ресурс внебюджетных инвестиций до сих пор остается практически неиспользованным. Серьезным препятствием для привлечения частного капитала является и отсутствие соответствующей рыночным условиям законодательной базы. По его мнению, существенно повысить инвестиционную привлекательность в рамках частно-государственного партнерства можно и за счет предоставления возможности инвестору управлять не только самой дорогой, но и частью прилегающих к ней земельных активов.

На совещании выступили руководители дорожных организаций, которые поделились опытом организации ремонта и содержания автомобильных дорог, высказали предложения по повышению эффективности управления дорожным хозяйством, улучшению взаимодействия государственных и частных предприятий.

Алексей НИКИТУШКИН,
наш корр.
Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА





**Валерий
ДОРГАН,
начальник ФУАД
«Центральная
Россия»**



УЗЕЛ ПРОБЛЕМ

НУЖНА КОМПЛЕКСНАЯ ПРОГРАММА

Какими темпами идет автомобилизация в регионе, хорошо видно на примере МКАД. Реконструкцию этой дороги закончили три года назад, а она уже полностью исчерпала свой пропускной ресурс. На подступах к столице дороги находятся в плотном плену застройки. Коммерческие структуры обосновались не только в полосе отвода, но и на обочинах дорог. И как только они узнают, что где-то намечается строительство новой дороги, сразу выкупают занимаемые земли для дальнейшей перепродажи. В выходные и по будням Московский транспортный узел работает со значительным перегрузом. Здесь постоянно образуются пробки, падает коммерческая скорость, вхолостую сжигается топливо, народное хозяйство несет колоссальные убытки.

Для кардинального изменения ситуации нужна хорошо подготовленная комплексная программа развития Московского транспортного узла, учитывающая интересы Москвы, Московской области и Министерства транспорта России в части развития федеральных дорог. Пользователь не признает ведомственности. И если не объединить, не скорректировать усилия трех сторон, то

будет как в известной басне Крылова.

В программе должны найти отражение следующие позиции: увеличить количество входов и выходов из Москвы. Для этого необходимо использовать Боровское, Сколковское, Алтуфьевское, Осташковское, Коровинское и ряд других шоссе. Четко определить границы коридоров, в которых проходят федеральные дороги, и запретить в них всякое строительство (главы районов «раздают» эти земли после решения о прохождении новой трассы. На сносы и компенсации порой уходит средств больше, чем на реконструкцию самих дорог). Придать некоторым территориальным дорогам Московской области функции дублеров федеральных дорог в случае образования на них заторов или пробок.

Сегодня из-за дефицита средств многие заняли странную позицию, хотя ясно, что надо объединять усилия и действовать сообща. Разработка комплексной программы позволит на научной основе дать оценку ситуации, определить экономический и экологический ущерб, цену вопроса и последовательность действий в этом направлении. И, наверное, именно Министерству транспорта и связи РФ, как федеральному органу исполни-

тельной власти, необходимо взять на себя инициативу по объединению усилий сторон в этом вопросе.

Последние два года Москве и Московской области выделяются громадные средства на дорожное хозяйство в виде субвенций. И если с Московской областью найдено понимание – часть выделенных средств направляется на приведение в нормативное состояние дорог, передаваемых Мосавтодору и потерявших статус федеральных, и на новое строительство, то Москва тратит средства только в черте города, забывая, что москвичи в основном ездят по дорогам Подмосковья.

НА ОСНОВЕ МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКОВ

К состоянию федеральных автодорог Московского транспортного узла у пользователей есть нарекания, и они справедливы. А одна из основных причин недостатков – несоблюдение межремонтных сроков. Исходя из протяженности сети дорог, мы должны ежегодно капитально ремонтировать 144 км. Задание же на 2004 год – 13,3 км! Недоремонт – 91 %. Обычным ремонтом – 510 км. Задание на этот год – 370 км. Недоремонт 30 %, и он из года в год накапливается. Надо отметить,

Московский транспортный узел – самый загруженный по интенсивности и по грузонапряженности. Он включает в себя улично-дорожную сеть Москвы, федеральные дороги, территориальные дороги Московской области, а также некоторые дороги прилегающих к ней центральных областей России. Федеральная сеть узла в основном создавалась в послевоенные годы и по несущей способности, за исключением некоторых дорог, морально и физически устарела.



что в 2003 и 2002 годах эти показатели были еще выше. В результате увеличиваются расходы на содержание закрепленной сети дорог, а учитывая, что интенсивность на ней в 3-5 раз превышает нормативную, то удержать такую сеть в нормальном состоянии практически невозможно.

Каждый год управление занимается аварийно-восстановительными работами. Осенью планирует одни участки, а весной по выходу из зимы с учетом реального положения вносит коррективы, которые дезорганизуют работу. При том, что приходилось тратить не меньше двух месяцев, проходя различные бюрократические согласования в Росавтодоре. Поэтому надо позволить органам управления принимать самостоятельные решения по изменениям адресов и видов работ в пределах годовых цифр с минимальным количеством согласований в Росавтодоре.

Пора уйти от перечисления средств на ремонт дорог по каждому объекту и перечислять эти средства одной строкой — ремонт дорог. Это позволит оперативно решать вопросы, средства не будут накапливаться на счетах казначейства, но быстрей будут доходить до подрядчиков, поступать на те объекты, где работы развернуты лучше. Сократится большое количество ненужных согласований. Федеральные казначейства, кстати, выступают за тоже — мы завалили их ненужной работой, да и Финансо-

вое управление Росавтодора не против подобных нововведений..

Главное — пора переходить на планово-предупредительный ремонт на основе межремонтных сроков. Это позволит реально управлять процессом транспортно-эксплуатационного состояния федеральных дорог. При этом необходимо своевременно разрабатывать и утверждать проектно-сметную документацию. У нас же выходит, что в марте получаем задание, в мае проводим торги, а в сентябре должна быть готова проектно-сметная документация, иначе объект не попадает в план следующего года.

О каком качестве документации можно говорить? Вообще, по мнению практиков, на слои износа надо делать ведомость дефектов и смету, не тратя больших средств на проектно-сметную документацию. Ее необходимо делать, на мой взгляд, на объекты капитального ремонта.

При определении объемов ремонтных работ и их капитальности необходимо учитывать следующие факторы: интенсивность движения (а она на головных участках радиальных магистралей Московского транспортного узла достигает 100 тыс. автомобилей в сутки и более) и структуру парка, которая продолжает меняться в сторону значительного увеличения грузоподъемности и осевых нагрузок. На ряде дорог Московского транспортного узла, Киевском, Щелков-

ском шоссе, дороге Москва — Рославль, Малом московском кольце и других основания, построенные в послевоенный период под нагрузку 6 тонн на ось, выработали свой ресурс. Перекрытие их новыми слоями асфальтобетона не решает проблемы восстановления их потребительских свойств и ведет к новому образованию колей, преждевременному разрушению покрытия и, следовательно, к незэффективному использованию средств.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И МАТЕРИАЛЫ

Очевидно, что на магистралях с высокой интенсивностью движения верхние слои покрытия необходимо устраивать только из пород, который обеспечивает хорошее сцепление колеса с дорогой. Давно пора переходить на щебнемастичные асфальтобетонные смеси, которые в Европе укладывают уже больше 20 лет, а в России только последние 3 года и то в очень небольших объемах.

В 2002 и 2003 годах в опытном порядке дорожники уложили на нескольких десятках километров асфальтобетонное покрытие из щебнемастичного асфальтобетона. Участки дорог, где его уложили, ведут себя очень хорошо — нет шелушения, ямочности, а отраженных трещин намного меньше, чем при обычных марках асфальтобетона. Кубовидный щебень дороже обычного на 10–15 %, но суммарный эффект от увеличения срока службы покрытия и увеличения шероховатости перекрывает это удорожение. Кстати, давно пора разработать ГОСТ на дорожный щебень. Отрасль живет по строительному ГОСТу, а требования к дорожному материалу совсем другие. Нерешенным остается и вопрос выпуска качественного дорожного битума. Он требует государственного подхода. Без кардинального решения качества каменных материалов и дорожного битума призыва к повышению капитальности дорожных покрытий и безопасности движения по ним останутся призывами.

Основная задача управления — поддерживать высокий уровень содержания, повышать безопасность движения. В этом направлении многое делается. В последние годы на головных

участках магистральных дорог для борьбы с зимней скользкостью дорожники перешли на работу с чистой солью. Это позволило увеличить скорость обработки покрытий, продлить срок действия противогололедных материалов, сократить расходы. Для ликвидации ямочности в зимний период наряду с использованием машин Бицема стали применять литьй асфальтобетон, который значительно повысил качество работ.

И все же в вопросах содержания немало проблем. В первую очередь — это заниженный или необъективный норматив на содержание (количество посыпок, уборка снега, удаление валов, очистка автобусных павильонов и др. работы), необеспеченный финансовыми средствами. И как итог — семь ДРСУ из четырнадцати по итогам работы за 2003 год стали убыточными, а из семи оставшихся многие сумели избежать убытков лишь за счет выполнения работ сторонним заказчикам. По итогам работы за 1 квартал 2004 года все 14 ФГУ ДЭП оказались убыточными! И это неудивительно, в 2004 году выделенный лимит на содержание дорог на 34 млн руб. меньше, чем в 2003 году, а цены на топливо и материалы выросли. Да и зарплата работников должна подрасти, чтобы ДЭПы были конкурентными.

С другой стороны, государство из бюджета выделяет средства на поддержание государственного имущества — автомобильных дорог, но часть этих средств в виде налогов в разные уровни бюджетов, платежей за аренду техники, налогов на имущество и землю тратят забирает обратно. В среднем это около 35 % от объема лимита на содержание дорог. Даже в Министерстве имущественных отношений недоумевают, почему, скажем, техника передается ДЭПам в аренду, а не в хозяйственное ведение? В среднем ДРСУ теряют на этом от 1 до 1,5 млн рублей в год.

Чтобы привести в надлежащее состояние существующую сеть автомобильных дорог, необходимо обеспечить выделение необходимых средств на ремонт и содержание. Можно построить десятки километров новых дорог, но при этом загубить тысячи километров уже существующих. Это не по-хозяйски. За счет капитального ремонта нельзя решать другие дорожные проблемы.



**Полномочный представитель
Президента Российской
Федерации в Центральном
федеральном округе
ГЕОРГИЙ
ПОЛТАВЧЕНКО:**

**29 апреля
во Владимире состоялся
Совет Центрального
федерального округа на
тему «Межрегиональная
интеграция:
направления развития
инфраструктуры». В
его работе участвовали
исполнительный
представитель
Президента России
в Центральном
федеральном округе
Георгий ПОЛТАВЧЕНКО,
руководители
администраций регионов,
министр транспорта РФ
Игорь ЛЕВИТИН, глава
федерального агентства
Анатолий НАСОНОВ,
главные федеральные
инспектора, другие
руководители.
Один из главных
вопросов совещания
– проблемы развития
дорожного хозяйства
округа в условиях
реформирования
налоговой системы
и межбюджетных
отношений.**



ВОПРОС ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОСТАЕТСЯ ОТКРЫТЫМ

Заседание Совета руководителей Центрального федерального округа посвящено межрегиональной интеграции, комплексу вопросов, связанных с развитием инфраструктуры регионов округа. Ведь не секрет, что от «нормального», слаженного функционирования производственной инфраструктуры напрямую зависит и успешное развитие всех других отраслей, социальной сферы.

Транспортный комплекс всегда и везде являлся системообразующим фактором развития. Он формирует промышленный заказ большинству отраслей промышленности, кардинально повышает трудовую занятость населения. Известно, что одно рабочее место в транспортном комплексе инициирует загрузку 8–10 рабочих мест в смежных отраслях. Транспорт в перспективе обязан превратиться из отрасли, обслуживающей экономику, в локомотив развития всей страны, использующий мощнейший мультиплектический транспортный эффект.

Спецификой Центрально-го округа является наличие свя-

зей со всеми регионами России и странами СНГ, а также выход на мировые сухопутные направления в страны ЕС. Центральный федеральный округ занимает первое место в Российской Федерации по плотности автомобильных дорог и железнодорожных путей.

После распада СССР роль и значение транспортной инфраструктуры ЦФО изменились. Многие транспортные системы приобрели статус международного значения, так как через приграничные области проходят кратчайшие автомобильные и железнодорожные магистрали, связывающие Западную и Восточную Европу с Центральной Россией. Это, без сомнения, позитивный фактор для нашего развития, использование которого имеет исключительную важность для роста экономики регионов.

Особое место в транспортной инфраструктуре округа принадлежит дорожному хозяйству, возможности доставки грузов «от двери до двери», обслуживании социальных и экономических потребностей

округа и регионов. Исследования ученых, основывающиеся на анализе взаимосвязи величины валового внутреннего продукта (ВВП) и плотности автодорог, убедительно показывают прямую зависимость этих показателей. По оценкам специалистов увеличение размера средств, направляемых на нужды дорожного хозяйства на 1 млн рублей в существующих условиях дает прирост валового регионального продукта в регионах Центрального федерального округа на 23,9 млн рублей. То есть развитие дорожной сети представляет в современных условиях один из наиболее высокоеффективных инструментов содействия региональному развитию и экономической активности населения.

Центральный федеральный округ располагает весьма развитой сетью автомобильных дорог. Протяженность автомобильных дорог общего пользования здесь составляет 21,8 % от общей протяженности дорог Российской Федерации. Кроме дорог общего пользования, на территории округа функционирует 37000 км ведомственных



автодорог. Около 6 % от общего протяжения сети составляют федеральные магистральные автомобильные дороги.

Показатель плотности автодорог в округе выше среднероссийского значения. Однако мы не можем говорить о достаточной дорожной обеспеченности регионов округа. Например, плотность сети дорог с твердым покрытием составляет 160 км/1000 кв. км., что в 6–9 раз ниже, чем в развитых зарубежных странах. За последние 10 лет парк транспортных средств увеличился вдвое. Это в 1,2 раза превышает средние для Российской Федерации показатели. Столь высокие темпы автомобилизации приводят к соответственному росту интенсивности движения и плотности транспортных потоков на автодорогах.

Прогноз роста интенсивности движения, разработанный на основе данных о перспективах развития экономики и автотранспортного парка, показывает, что на сети федеральных автомобильных дорог темпы роста интенсивности движения составят 3–4 % в год, а на сети территориальных дорог 2–3 % в год. Большинство построенных в прошлые годы дорог сдавались в эксплуатацию как дороги третьей и четвертой категорий. Даже существующая интенсивность дорожного движения в несколько раз превышает расчетную. Хотя по дорогам осуществляется массовое движение автомобилей с нагрузкой на ось 12–13 тонн, даже основ-

ные магистральные дороги рассчитаны на пропуск нагрузок 10 тонн, а значительная часть дорог – 6 тонн на ось.

Остается нерешенной проблема бездорожья сельских населенных пунктов, серьезным недостатком является наличие грунтовых дорог, которые не обеспечивают бесперебойную транспортную связь. Около 22 тысяч, или 37 % от общего числа мелких и средних сельских населенных пунктов не имеют подъездов с твердым покрытием. Наиболее неблагоприятное положение сложилось в Калужской, Костромской и Ярославской областях, где такой связи не имеют 51–54 % сельских населенных пунктов.

Далека от оптимальной конфигурация сети автомобильных дорог. Она имеет ярко выраженную радиальную структуру, недостаточна возможность выбора альтернативного маршрута проезда, а во многих районах такой возможности практически нет. Это приводит к дополнительной перегрузке транспортных узлов вблизи крупных городов, являющихся центрами радиальных структур, к существенным перепробегам транспортных средств.

Государство, субъекты Российской Федерации, дорожная отрасль предпринимают серьезные усилия для решения дорожной проблемы. Вместе с тем в последние годы наметилась опасная тенденция сокращения объемов дорожных работ. Были ликвидированы специализированные внебюджетные дорожные фонды. Существенно снизились размеры бюджетного финансирования отрасли. За период 2000–2003 годов объемы дорожных работ в Центральном федеральном округе составили лишь 70 % от предусмотренных Федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России".

Проект Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог РФ до 2025 года будет обсуждаться в Правительстве Российской Федерации. Нужно оценить и дать предложения к этому документу, в котором выработан ряд новых концептуальных подходов к перспективам развития дорожного хозяйства страны. В частности, в связи с проводимой реформой местного самоуправления. Тщательное изучение программы особенно необходимо, учитывая прохо-

дящие в России налоговую и административную реформы, которые меняют подходы к финансированию этого направления развития инфраструктуры. С учетом закона "Об общих принципах организации местного самоуправления" в сеть автомобильных дорог общего пользования включаются муниципальные дороги.

Для реализации мероприятий программы важно разработать эффективные механизмы финансирования дорожного хозяйства в рамках трехуровневой системы. Теперь должно быть предусмотрено формирование бюджетных источников, сбалансированных по трем уровням бюджетной системы в соответствии с новой классификацией автомобильных дорог, полномочиями и ответственностью за состояние и развитие дорожной сети.

В связи с изменением федерального законодательства за последние три года уже произошли весомые изменения в абсолютном размере и в структуре доходной базы территориальных дорожных фондов. По мнению регионов, доходная база этих фондов снижается, что, в свою очередь, негативно сказывается на финансировании дорожных работ. Не обеспечен должный уровень администрации транспортного налога. Большинство регионов нашего округа не имеют возможности выполнить план по данному налогу. По оценкам региональных экспертов, в 2005 году в соответствии с принятыми в первом чтении изменениями в Налоговый и Бюджетный кодексы доходы дорожных территориальных фондов еще сократятся на 40 % (земельный налог будет полностью зачисляться в местные бюджеты, в разряд местных переведен и транспортный налог).

В целом можно говорить о том, что реальной компенсации выпадающих доходов, направлявшихся ранее на финансирование территориальных автомобильных дорог, не происходит. На текущий момент многие вопросы, связанные с практическим воплощением налоговой реформы, находятся в стадии дискуссии. У регионов пока нет ясности по источникам финансирования дорожного хозяйства. Итак, проблема финансирования дорожного хозяйства в условиях налоговой и административной реформ остается открытой и требует неотлагательного решения.

Очевидно, что для строительства хороших дорог, решения других проблем требуются значительные финансовые вложения. Решение подобных, долгосрочных задач – в концентрации усилий, в понимании, что развитие транспортной инфраструктуры остается прерогативой государства. В условиях становления национальных частных инвестиционных механизмов (банковская, страховая, пенсионная системы), высоких рисков инвестирования государство, выступая соинвестором, выполняет роль аккумулятора частных капиталовложений на приоритетных направлениях.

В Центральном федеральном округе с участием субъектов Федерации формируются межрегиональные инвестиционные институты. Функционирует Фонд развития Центрального федерального округа, который апробирует механизмы государственного и частного софинансирования инвестиционных проектов в регионах. Финансирование проектов по линии фонда осуществляется в форме бюджетных кредитов регионов – учредителей фонда. Расчеты показывают, что на рубль государственных капиталовложений удается привлечь 6–7 рублей частных инвестиций и обеспечить 3–4 рубля прироста налоговых доходов.

Вместе с тем, вследствие ограниченности и дотационности бюджетов большинства субъектов Федерации, входящих в округ, механизмы фонда ориентированы на проекты в среднем и малом бизнесе. Реализация крупных межрегиональных проектов в инфраструктуре и базовых отраслях требует более значительных государственных капиталовложений и участия крупных профессиональных инвестиционно-финансовых структур.

Ряд крупнейших российских банков – Внешторгбанк России, Сбербанк России, Банк Москвы, коммерческий банк "Петрокоммерц" и другие выразили заинтересованность в создании фонда прямых инвестиций Центрального федерального округа размером от 300 млн долларов США. Этот фонд мог бы стать механизмом активизации инвестиционных процессов в инфраструктурных отраслях округа, способствующих межрегиональной интеграции регионов.

ФРОНТОВИКИ, НАДЕТЬТЕ ОРДЕНЫ!

Фронтовики-ветераны Федерального дорожного агентства по традиции встречаются с руководством отрасли в конференц-зале на Бочкова, 4, а затем выезжают на 71-й километр Минского шоссе к памятнику воинам-дорожникам.



**Стоит монумент у дороги
На Минском шоссе под Москвой,
Как символ военной тревоги,
Как память судьбы боевой.**



Накануне Дня Победы в Росавтодоре собрались ветераны, вспоминая свою далекую боевую юность. Первый заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Виктор Букреев тепло, от души поздравил фронтовиков-дорожников с Великой Победой, поблагодарил их за ратный труд, пожелал здоровья и меньше болеть.

С ответным словом выступил председатель Совета ветеранов Владимир Мальцев. Он поздравил фронтовиков с праздником, вручил подарки.

71-й километр Минского шоссе. Здесь у памятника воинам-дорожникам фронтовиков встретил заместитель министра транспорта Олег Скворцов. Он напомнил собравшимся фронтовикам-дорожникам, студентам МАДИ и Московского автомобильно-дорожного колледжа имени А.А. Николаева историю создания скульптурной композиции. Пятеро солдат под обстрелом врага кладут сваи, чтобы по ним проложить бревенчатый настил. Авторы скульптуры: архитектор Андрей Ковальчук и его сын скульптор Петр Ковальчук. Созданная ими композиция считается одной из лучших.

Затем слово взяли фронтовики. Своими воспоминаниями поделился Анатолий Войнов, участник знаменитого парада 7 ноября 1941 года на Красной площади в Москве. Он говорил о своих товарищах, о тех, кто защищал столицу, освобождал Калугу, Тулу, Брянск, Смоленск. Ветеран читал свои стихи из сборника, который был издан недавно.

Командир танка Т-34 Александр Стукалов со своим экипажем брал Варшаву, Берлин, форсировал Одру. Ростпись А. Стукалова можно увидеть на рейхстаге. Его боевую машину сейчас можно увидеть в танковом музее в Кубинке. И как всегда, на лесной поляне дымилась полевая солдатская кухня. Участники митинга угостились горячей гречневой кашей, по фронтовой традиции приняли наркомовские сто грамм, звучали песни военной поры...

Остается добавить, что одним из организаторов встречи выступил Совет ветеранов Росавтодора (председатель Владимир Мальцев), один из лучших в Москве.

Юрий БУДАНОВ
Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА



В конце мая на базе пансионата «Дорожник» Московской области прошел семинар на тему «Совершенствование службы лабораторного контроля дорожного хозяйства, аккредитация испытательных лабораторий, сертификация дорожно-строительных материалов и конструкций». В ее работе приняли участие представители федеральных дорожных структур, территориальных органов управления, специалисты подрядных организаций по вопросам управления качеством почти из всех регионов России.

Семинар был организован Федеральным дорожным агентством при участии ФГУ «Росдорконтроль» и астраханским ЗАО «ЦИВССМ».

Главные темы докладов – повышение роли и специфики работы лабораторных служб на современном этапе и правовая основа работы по аккредитации и сертификации в дорожном хозяйстве. Во многих выступлениях были затронуты вопросы по обеспечению единства требований к метрологической аттестации средств измерений и испытательного оборудования, применяемых в дорожном хозяйстве.

Участники семинара провели заседание «круглого стола» по проблемам организации службы лабораторного контроля и особенностями подготовки к сертификации видов работ, обменялись мнениями по другим актуальным вопросам. Вел семинар заместитель директора ФГУ «Росдорконтроль» Сергей Маринич.



Сергей МАРИНИЧ,
заместитель директора
ФГУ «Росдорконтроль»

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

I.

Для реализации государственной политики, направленной на приведение автомобильных дорог общего пользования в нормативное состояние, обеспечения качества дорожных работ, в дорожном хозяйстве создана и внедрена система контроля качества. Важно, чтобы она не оставалась таковой лишь на бумаге. Испытательные лаборатории, являющиеся ключевыми звеньями соответствующих уровней действующей системы контроля качества, должны обладать необходимой компетентностью в установленной области их деятельности, обеспечивать достоверность проводимых ими испытаний.

В соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» в дорожном хозяйстве наряду с другими формами используются и такие формы оценки соответствия, как аккредитация и

добровольная сертификация. Следует отметить, что здесь мы пошли по протранному зарубежными странами пути. И сегодня бессмысленно полемизировать, плохо это или хорошо, поскольку применение указанных форм оценки соответствия в настоящих условиях жизненно необходимо.

Для подтверждения компетентности лабораторий, проводящих испытания в дорожном хозяйстве, осуществляется их аккредитация, которая возложена на ФГУ «Росдорконтроль». При аккредитации устанавливается соответствие испытательной лаборатории требованиям ГОСТ Р ИСО/МЭК 17025-2000 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий». Положения о Службе лабораторного контроля Росавтодора и соответствующих руководящих документов системы «Дорстройсертификация».

Аkkредитация испытательной лаборатории является официальным признанием компетентности лаборатории в деле проведения конкретных испытаний в установленной области. В соответствии с рекомендациями Росавтодора наличие аккредитации у лабораторий следует учитывать при проведении конкурсов на производство дорожных работ.

Опыт аккредитации лабораторий показал, что она объективно стала дополнительной мотивацией приведения их в соответствие с требованиями ГОСТа. Позитивно то, что стремление организаций-заявителя аккредитоваться обязывает ее решить следующие задачи:

* расширить площади производственных помещений испытательных лабораторий в соответствии с рекомендациями Росавтодора,



обеспечить необходимые условия испытаний;

* подтвердить, через участие в межлабораторных сравнительных испытаниях, достоверность результатов проводимых ю испытаний;

* привести в соответствие, в зависимости от выполняемого объема работ по контролю качества, численность и квалификацию персонала испытательной лаборатории;

* привести в соответствие комплекс проводимых испытаний – обеспечить проведение не проводимых ранее необходимых видов испытаний;

* доукомплектовать лабораторию недостающим, в соответствии с заявляемой областью аккредитации, или более совершенным оборудованием;

* выявить дополнительно при выборочной калибровке (в ходе аттестации, проводимой в рамках осуществляющейся аккредитации) несоответствующие средства измерений и испытательное оборудование;

* вывести из обращения или отремонтировать сломанное или не отвечающее требованиям методов испытаний оборудование;

* приобрести соответствующую недостающую нормативную документацию и организовывать ее своевременную актуализацию;

* организовать должное ведение исполнительной документации в соответствии с требованиями, установленными в дорожном хозяйстве;

* обеспечить должный уровень управления вну-

тренней системой организации работ по контролю качества путем их документирования;

* обеспечить свое соответствие установленным требованиям на протяжении всего периода инспекционного контроля, который проводится не реже 1 раза в полугодие.

2.

Второе направление осуществляется в дорожном хозяйстве оценки соответствия – сертификация применяемых в дорожном хозяйстве дорожно-строительных материалов и конструкций и выполняемых дорожно-мостовых работ.

Стремясь исключить применение несоответствующих материалов и конструкций, повысить качество работ необходимо, в первую очередь, при выборе производителя продукции или исполнителя работ отдавать приоритет тем, кто смог через третью независимую сторону подтвердить

ование в конкурсную документацию и государственные контракты.

Эффективность проводимой в дорожной отрасли сертификации зависит от компетентности органов, осуществляющих работы по подтверждению их соответствия, и от степени реагирования на возрастающий уровень технических требований, предъявляемых Росавтодором к объектам дорожного хозяйства в современных условиях. Для обеспечения доверия к деятельности органов по сертификации, осуществляющих работы в дорожном хозяйстве, создана и уже более двух лет работает Система добровольной сертификации в сфере дорожного хозяйства («Дорстройсертификация»).

Положительный фактор осуществляемых в системе «Дорстройсертификация» работ по сертификации заключается в том, что их результаты оказывают квалифицированную помощь заказчику (потребителю) в выборе производителя материалов и конструкций или исполнителя работ, способного выполнить их качественно. Кроме этого они обязывают заявителя привести в соответствие стандарт организации (технические условия) на производимую продукцию (пройти при необходимости в установленном порядке его согласование в Росавтодоре)

и документы, регламентирующие технологический процесс, систему контроля качества.

Обеспечить соответствие требованиям технологического регламента параметров технологических режимов и стабильность производства, подтвердив это при проверке состояния производства, проводимого в рамках осуществляющейся сертификации. Провести анализ установленных на производстве схем лабораторного контроля, подтвердить их соответствие нормативным документам и схемам, установленным Положением о службе лабораторного контроля Росавтодора.

Обеспечить соответствующую квалификацию персонала, подтвердив ее через участие в квалификационных испытаниях и др. процедурах, а также соответствие продукции установленным требованиям на протяжении всего периода инспекционного контроля, который проводится не реже 1 раза в полугодие.

Подтвердить достоверность результатов испытаний, проводимых производственной лабораторией, и готовность привести соответствующую продукцию в плановом порядке, ее соответствие через результаты проведенных сертификационных испытаний.

В мировой практике работа с предприятием, не имеющим сертификата соответствия на производимую продукцию, считается рискованной и недопустимой. Наличие периодического внешнего контроля со стороны независимого участника работ по сертификации – органа по сертификации, считается ключевым фактором, снижающим риск.

Добровольная сертификация в дорожном хозяйстве – дело актуальное и перспективное. Оно привносит дополнительные возможности в возрастающее стремление повысить надежность, комфортность и безопасность автомобильных дорог России. Объединив усилия в этой деятельности, дорожные организации сумеют повысить качество работ.

Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

РАБОТА С ПРЕДПРИЯТИЕМ, НЕ ИМЕЮЩИМ СЕРТИФИКАТА СООТВЕТСТВИЯ НА ПРОИЗВОДИМУЮ ПРОДУКЦИЮ, СЧИТАЕТСЯ РИСКОВАННОЙ И НЕДОПУСТИМОЙ





ДОРКОМЭКСПО-2004



VI Московская международная выставка «ДОРКОМЭКСПО-2004» по традиции проходила в Гостином дворе и на Васильевском спуске. Символическую ленточку перерезал столичный градоначальник Юрий Лужков. На пресс-конференции по случаю открытия выступили руководитель Федерального агентства по строительству и ЖКХ Владимир Аверченко и первый заместитель мэра в Правительстве Москвы, руководитель комплекса городского хозяйства Петр Аксенов.

Основные акценты в выступлениях были сделаны на жилищно-коммунальном хозяйстве, но и дорожная сфера, приоритетная для московского мэра, не осталась без внимания. Петр Аксенов отметил, что столичное правительство держит под контролем вопросы совершенствования состава и технологии укладки дорожных покрытий. Капитальный ремонт до-

рог в этом году направлен, по его словам, на предотвращение образования колейности – проблемы, с которой сталкиваются все мировые мегаполисы. Московское правительство и впредь намерено уделять самое пристальное внимание передовым технологиям, способным повысить качество автодорог.

Сам факт проведения выставки в центре Москвы свидетельствует о повышенном внимании московского правительства к дорожному делу. Ее организаторы, в том числе ГУП «Доринвест», постарались сделать все от них зависящее для успешного проведения выставки. А благодаря военному оркестру на Васильевском спуске, она была даже чем-то похожа на праздничный парад. Вот только дорожников было не очень много – начался самый пик работ, к тому же параллельно в Москве проходила еще одна аналогичная выставка.

Наш корр.



Аркадий БЫЧКОВ,
автор изобретений

ПРОСТО, НАДЕЖНО, ЭКОНОМИЧНО

Не секрет, что грунтоуплотняющая техника, которую используют российские дорожники, металлоэнергоемка и имеет не очень высокие технические характеристики. Устранить эти недостатки можно с помощью многофункционального навесного рабочего оборудования – укладчика грунта и отвал-плиты, – предназначенного для планировки и уплотнения связных и мало связных грунтов. Оно может применяться для сооружения земполотна как автомобильных, так и железных дорог.

УКЛАДЧИК ГРУНТА, имеющий соответствующий патент, навешивается вместо отвала на трактор Т-170 Челябинского тракторного завода. Причем может навешиваться и сзади (для этого разработана специальная подвеска), и как вариант – с обеих сторон.

Устройство имеет два рабочих органа – сегментный вальц и приемник грунта. Высокая производительность и плотность грунта

процесса. Причем в любой последовательности: при положении “на ребро” можно разравнивать грунт – работает как отвал, в положении “плашмя” – работает как плита уплотнения.

Плита имеет снизу рельефное основание, которое при уплотнении создает углубления, препятствующие стоку атмосферных осадков, что предохраняет откос от размыва. Кроме того, углубления по-

технические характеристики устройств приведены в таблице.

Остается добавить, что на предлагаемое рабочее оборудование разработаны Технические условия, которые зарегистрированы в Уральском центре стандартизации, метрологии и сертификации (УралTEST Госстандарта России). Предлагаемое рабочее оборудование не подлежит сертификации (имеется документ УралTESTа).

живанию и технической эксплуатации устройств.

Основное достоинство навесного оборудования – высокая производительность. Она выше, чем у аналогичной техники, в 2–3 раза. Технологические перерывы практически исключены. При этом дорожным организациям гарантируется сокращение прямых затрат.

Трактору, использующему навесное оборудование, не нужны ни въезды, ни съезды. Снижается нагрузка на ходовую часть, поскольку рабочее оборудование “не висит” на тракторе. За более подробной информацией об устройствах обращайтесь по телефону 34368-2-21-18 в городе Среднеуральске Свердловской области.

Пакет технической документации на отечественное многофункциональное навесное рабочее оборудование избавит дорожников от многих проблем при сооружении земляного полотна при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог.

Среднеуральск,
Свердловская обл.

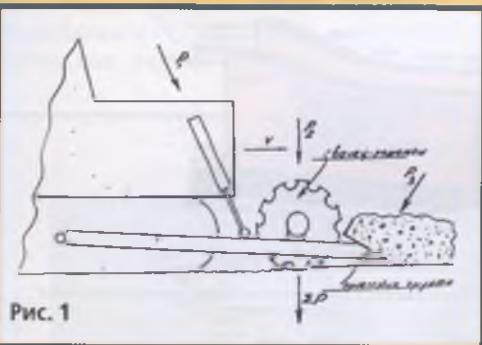


Рис. 1

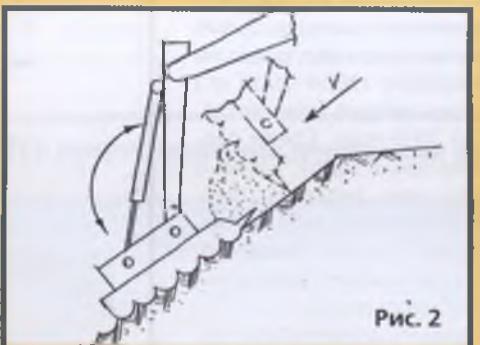


Рис. 2

достигается за счет использования эффекта “средней трети гладкого вальца”, добавим сюда массу перевозимого грунта плюс усилия гидроцилиндров. Устройство одновременно разравнивает, а поскольку вальц является еще и катящейся опорой, то, перемещаясь, и уплотняет грунт (рис. 1).

ОТВАЛ-ПЛИТА навешивается вместо ковша на стрелу гидравлического экскаватора. Устройство запатентовано. Рабочим органом является плита, с помощью которой можно выполнять два технологических про-

цесса. Позволяют надежнее фиксировать растительный слой на поверхности откоса, что является одним из важных условий надежности и устойчивости земполотна (рис. 2).

Техническая документация разработана в соответствии с ЕСКД и действующими нормативами. Кроме того, разработаны инструкции по техническому обслужи-

Показатели	Един. изм.	Укладчик грунта	Отвал-плита
Производительность	м ³ /час	280 -320	100-120
Толщина уплотняемого слоя	м	0,3-0,4	0,3-0,4
Ширина полосы уплотнения	м	2,4	1,2
Коэффициент ушгот.		0,98-0,99	0,98 - 0,99
Число проходок		4-5	1
Масса	т	3,2	0-85
Стоимость технической документации	т.р.	55,0	30,0

Борис БАВАРОВ,
кандидат технических наук

ПЕЧАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры. На долю автотранспорта приходится 75 процентов перевозок грузов и 73 процента внегородских пассажирских перевозок.

Интенсивность движения на дорогах страны ежегодно увеличивается на 7–10 процентов. При этом дорожная инфраструктура остается в своем развитии на уровне 90-х годов и продолжает отставать.

Особенно сложное положение наблюдается на автомобильных дорогах, построенных 20 и более лет назад. Из-за постоянного недофинансирования ежегодно увеличивается их недоремонт. Сегодня в ремонте нуждается около 37 тыс. километров дорог. В настоящее время финансирование осуществляется в объеме 10 процентов от потребности. Такое положение дел напрямую отражается на состоянии безопасности дорожного движения.

В 2003 ГОДУ на федеральных дорогах России произошло 23872 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), что на 15 процентов больше, чем в предшествующем году, в которых погибло 7598 (+3,2%) и получили ранения 27584 (+6,4%) человек. Именно поэтому Росавтодор считает основной задачей ставить вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в основу планирования дорожных работ на ближайшую (2004–2005 гг.) и дальнейшую перспективу до 2010 года. Среди первоочередных задач, которые необходимо решить – реализация системы мер по ликвидации очагов аварийности и повышение пропускной способности дорог.

Анализ аварийности показывает, что доля участков концентрации ДТП (общей протяженности сети) составляет всего 10–11 процентов, а доля ДТП на этих участках почти 50 процентов. Вот где реальный путь снижения уровня аварийности на федеральных дорогах.

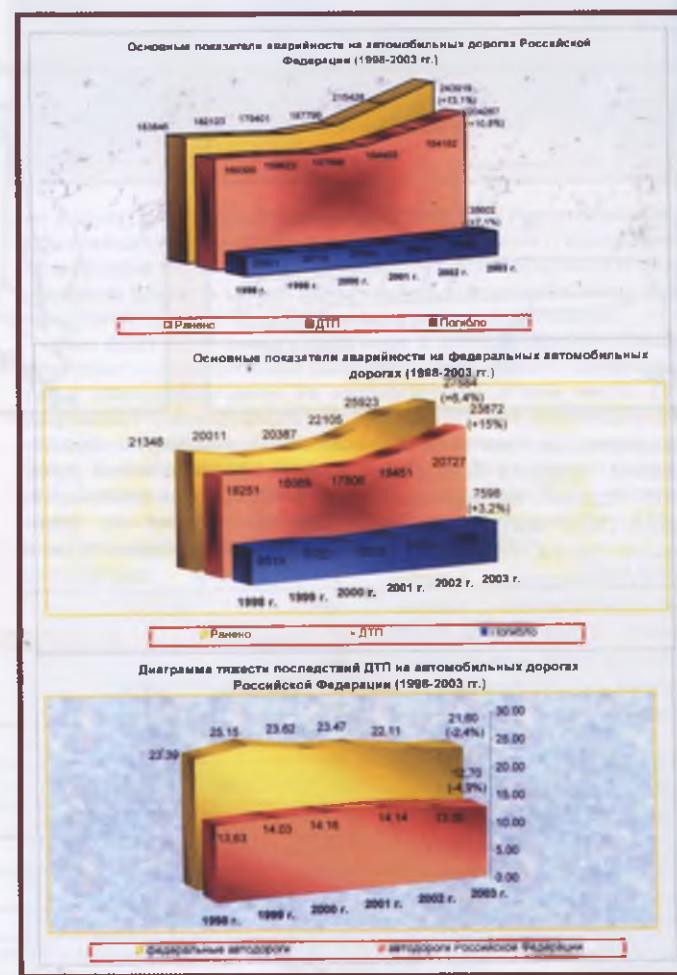
По результатам анализа ДТП в 2003 году выявлено 2362 участка концентрации ДТП, поэтому программа дорожных работ на 2004 год составлена таким образом, чтобы в результате их проведения улучшить транспортно-эксплуатационное состояние дорог и повысить безопасность дорожного дви-

жения более, чем на 30 процентов. Понятно, что решение этих проблем невозможно без объединения усилий министерств, ведомств и научно-исследовательских учреждений.

Особо хотелось бы затронуть 4 вопроса, которые, на

наш взгляд, могут наиболее существенно влиять на состояние аварийности и тяжесть последствий от ДТП.

ПЕРВЫЙ – это предупреждение опасного поведения водителей и пешеходов на дороге. Сегодня недисциплинированность водите-



лей автомототранспортных средств является следствием более 75 процентов всех ДТП, больше половины из них происходит по вине пешеходов из-за перехода проезжей части в неустановленном месте. Основные причины таких происшествий, как показывает анализ, — превышение установленного скоростного режима, несоблюдение требований дорожных знаков, выезд на полосу встречного движения. К сожалению мы все чаще и чаще сталкиваемся с сознательным невыполнением водителями транспортных средств требований Правил дорожного движения.

Приведу такой пример. Ежегодно в результате ДТП, связанных с наездом на осевое и краевое барьерное ограждение, дорожные организации меняют 140–150 км дорожных ограждений. Стоимость установки одного километра ограждений в среднем составляет от 1 до 1,5 млн руб. Анализ происшествий показывает, что на долю столкновений и опрокидываний приходится более 78 процентов всех ТП. На состоявшемся в этом году совместном совещании руководителей Росавтодора и ГУ ГИБДД МВД России был очерчен круг во-

просов, которые надо решить в этом направлении.

ВТОРОЙ, не менее важный вопрос — это технический уровень и техническое состояние транспортных средств. Сейчас по дорогам страны движется 50 процентов транспортных средств, которые эксплуатируются свыше 10 лет. Около 20 процентов из них по итогам технического осмотра признаются неисправными. И самое печальное, что автомобили, выпускаемые отечественными изготовителями, зачастую не соответствуют требованиям безопасности.

На наших новых автомобилях отсутствуют антибоксерные тормозные системы, подушки безопасности, боковые защиты кузова от удара. А ведь эти автомобили ездят по дорогам и нередко двигаются со скоростью 130–150 км в час. Уже давно назрела необходимость внимательно изучить скоростной режим на наших автомобильных дорогах.

Выборочные наблюдения показывают, что более 60 процентов легковых автомобилей превышают установленные Правилами дорожного движения скорости движения. Но значительно большую тревогу вызывает превышение скоростных па-

раметров грузовыми автомобилями и междугородными автобусами, количественный состав нарушений которых составляет около 40 процентов. Именно нарушение скоростного режима является главной причиной того, что тяжесть последствий от ДТП на федеральных дорогах в 1,5 раза выше, чем в целом по России.

ТРЕТИЙ ВОПРОС — создание современной сети автомобильных дорог и решение проблем безопасности дорожного движения невозможно без коренного улучшения уровня обслуживания грузов и пассажиров, обеспечения условий для работы и отдыха пользователей дорог. К сожалению, сегодня надо констатировать, что до коренного улучшения пока далеко.

Вдоль федеральных дорог в массовом порядке осуществляется строительство АЗС, магазинов, стоянок и т.д. без элементарных требований обеспечения безопасности дорожного движения, вопреки запретам дорожных органов.

В прошлом году по инициативе ГУ ГИБДД и Росавтодора совместно с органами РТИ была проведена операция «Придорожная полоса». Ре-

зультаты этой операции неутешительны. Во многих случаях устройство объектов сервиса санкционируется местными администрациями. Наиболее неблагоприятное положение на автомобильных дорогах «Украина», «Дон», «Крым», «Волга».

И ПОСЛЕДНИЙ ВОПРОС.

Сегодня назрела необходимость в разработке документа, в котором следует юридически закрепить права, обязанности и основы взаимодействия участников аварийно-спасательных работ на дорогах при оказании помощи пострадавшим и ликвидации последствий ДТП. Сегодня, к сожалению, в течение первых трех часов с момента дорожного происшествия в 30 процентах ДТП с тяжелыми последствиями фиксируется летальный исход.

В заключение хочу подчеркнуть, что **в одиночку ни одно министерство, служба или агентство проблему аварийности на дорогах не решит. Нужен по-настоящему комплексный подход, объединение усилий всех заинтересованных сторон, координация их действий, в том числе на правительственный уровне.**

Основные причины ДТП с сопутствующими дорожными условиями, %



Николай КОРОБКОВ,
Юрий ШЕШИН

КАК ЗАЩИТИТЬ

насыпь

В районах криолитозоны Западной Сибири эрозионные процессы широко распространены. Наиболее интенсивно они протекают при хозяйственном освоении территории, в частности, при дорожном строительстве. Эрозионные процессы в откосах насыпей в весенне-летний период при снеготаянии и дождях особенно динамичны. Поверхность откосов покрывается сетью мелких и крупных борозд и промоин. Наибольшую опасность устойчивости насыпей представляет вдольтрассовая эрозия, приводящая к образованию оврагов. Процессы оврагообразования очень активны. За один весенне-летний сезон может сформироваться овраг глубиной до 4 м и более. Одним из способов противовоздорожной защиты насыпей является применение объемных георешеток, которые были использованы для защиты насыпей автомобильных дорог на Заполярном газонефтеконденсатном месторождении (ЗГНКМ). Отсыпка насыпей производится из местных гидронамывных мелкозернистых песков. Пески однофракционные, плохо уплотняемые и легко размываемые. Начиная с 2000 года на ЗГНКМ и прилегающей территории укрепление откосов насыпей и поверхностей склонов выемок автомобильных дорог производится по технологии «ГЕОВЕБ» с применением объемных георешеток. Научное сопровождение проектирования и опытного строительства осуществлялось ФГУП «Союздорнии» совместно с Управлением транспорта администрации ЯНАО.

об укрепительных противоэрозионных конструкциях с объемными георешетками на выемках автомобильной дороги

Трехмерная сотовая георешетка представляет собой объемную ячеистую конструкцию, изготавливаемую

из полиэтиленовых лент толщиной 1,27 мм посредством их соединения между собой линейными швами,

расположенными в шахматном порядке. В укрепительных работах на ЗГНКМ применялась георешетка

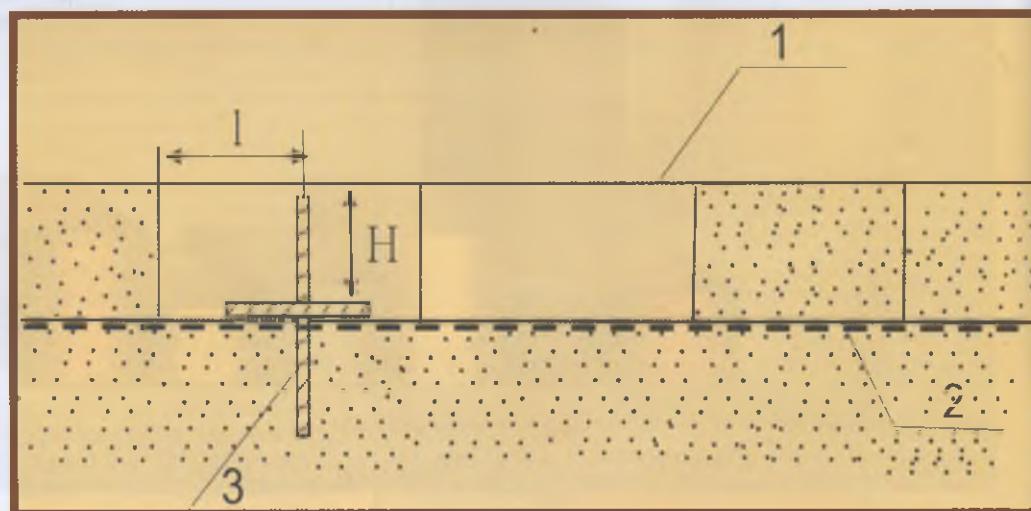


Рис. 1. Схема измерений горизонтальных (1) и вертикальных (H) деформаций георешетки.
1 – объемная георешетка; 2 – геотекстиль; 3 – нивелировочная марка

размером ячейки 40×40 см² и шириной ленты 7,5 см и 10 см. Укрепительные работы проводились по следующей схеме. Вначале эрозионные овраги засыпались грунтом до создания проектных уклонов. Поверхность откосов и склонов выравнивалась. Затем на выровненную поверхность укладывался геотекстиль. По дну водоотводных канав он расстилался в два слоя. На геотекстиль укладывалась георешетка. Крепление ее осуществлялось металлическими анкерами. Глубина заделки анкеров – от 0,6 до 1,5 м, расстояние между ними – от 1 до 3 м. Уложенная на откосы насыпи и склоны выемок георешетка засыпалась торфопесчаной смесью, а днища водоотводных канав – щебнем фракции 70–100 мм.

Всего на ЗГНКМ за период 2000–2003 гг. по технологии «ГЕОВЕБ» укреплено более 250000 м² откосов насыпей и склонов выемок. Глубокое сезонное промерзание и наличие вечной мерзлоты вызывают на ряде объектов, укрепленных георешеткой, негативные физико-геологические процессы. Наиболее значимыми (типичными) процессами, отрицательно влияющими на устойчивость конструкций, являются:

- разрушение концевых частей укрепительных противозерзионных конструкций;

- отседание естественных склонов на выемках и

образование вдоль бровок склонов трещин;

- сползание объемной георешетки по склону под действием криогенных и гравитационных сил;

- образование эрозионно-суффозионных воронок в насыпях автомобильных дорог;

- развитие на недоукрепленных георешеткой по проектным решениям поверхностях с нарушенными естественными условиями эрозионных процессов;

- вымывание из ячеек объемной георешетки торфопесчаной смеси на участках, подтопляемых паводковыми водами;

- выпучивание анкеров из грунтового основания укрепительных конструкций.

Обследование выемок, укрепленных объемными георешетками по технологии «ГЕОВЕБ», показывает, что в укрепительных конструкциях, а также их грунтовом основании со временем развиваются различного рода деформации. В ряде случаев эти деформации приводят к развитию нежелательных геотехнологических процессов, нарушающих целостность укрепительных конструкций вплоть до их разрушения.

Для количественной оценки деформаций, развивающихся в укрепительных конструкциях и их грунтовом основании, летом 2003 г. на двух выемках автомобильной дороги Коротчаево – п. Новозаполярный были

оборудованы 5 наблюдательных поперечников.

При оборудовании поперечников была принята следующая методика. Вначале на каждой выемке были закреплены вешками поперечные профили. В зависимости от геометрических размеров поперечников намечалось количество наблюдательных точек. На каждой наблюдательной точке освобождались от насыпного грунта две ячейки георешетки. В одну из ячеек устанавливалась нивелировочная марка, представляющая собой квадратный лист железа 15×15 см с привареннымися обеих сторон штырями арматуры диаметром 14 мм. Марки устанавливались под геотекстиль, фиксируясь в грунте штырем. Другой конец арматуры служил опорой для нивелировочной рейки.

При нивелировании фиксировались перемещения нивелировочных марок относительно друг друга. Перемещение первой нивелировочной марки фиксировалось относительно края плиты дорожной одежды, перемещение второй марки относительно первой марки и т.д. Другая, освобожденная от грунта ячейка служила окном для отбора проб грунта по глубине. Опробование осуществлялось ручным буром геолога.

Глубина отбора проб грунта на влажность была принята следующая. В на-

чальный период оборудования поперечников (22–24 июня) опробование грунта на влажность проведено на глубине 0,3 м и на границе оттаивания сезонномерзлого слоя. Во время второго цикла наблюдений (7 июля) пробы грунта на влажность были отобраны с подошвы сезонномерзлого слоя. На момент третьего цикла наблюдений (3 октября) сезонномерзлый слой полностью отаял. Пробы грунта на влажность были отобраны с глубины 0,3 м, что в первом приближении характеризует предзимнюю влажность грунта под геотекстилем.

На каждой нивелировочной точке проводилось описание характера деформации георешетки и геотекстиля, регистрировались горизонтальные и вертикальные смещения георешетки относительно нивелировочной марки (рис.1). Схема размещения наблюдательных точек на поперечниках показана на рис.2. Поперечник № 1 был размечен на самом широком месте выемки.

Грунт насыпи песок. Естественный склон сложен суглинистым грунтом. Визуальный осмотр освобожденных от грунта ячеек георешетки показал, что наибольшие деформации ячеек зафиксированы в точке 2. Верхние стороны первоначально квадратной ячейки деформированы внутри квадрата, а нижние наружу вниз по склону. Геотекстиль во всех вскрытых ячейках плотно лежит на грунтовом основании, а объемная георешетка прилегает к геотекстилю.

Поперечник № 2 расположен в 100 м от поперечника № 1 вниз по уклону водоотводной канавы. Как и на профиле № 1 наибольшие деформации георешетки зафиксированы в т. 2. Геотекстиль плотно прилегает к грунтовому основанию, а георешетка – к геотекстилю. Поперечник № 3 расположен в 80 м ниже поперечника № 2. Грунтовые условия на поперечнике аналогичны грунтовым условиям поперечников № 1 и № 2. Георешетка прилегает к геотекстилю, который, в

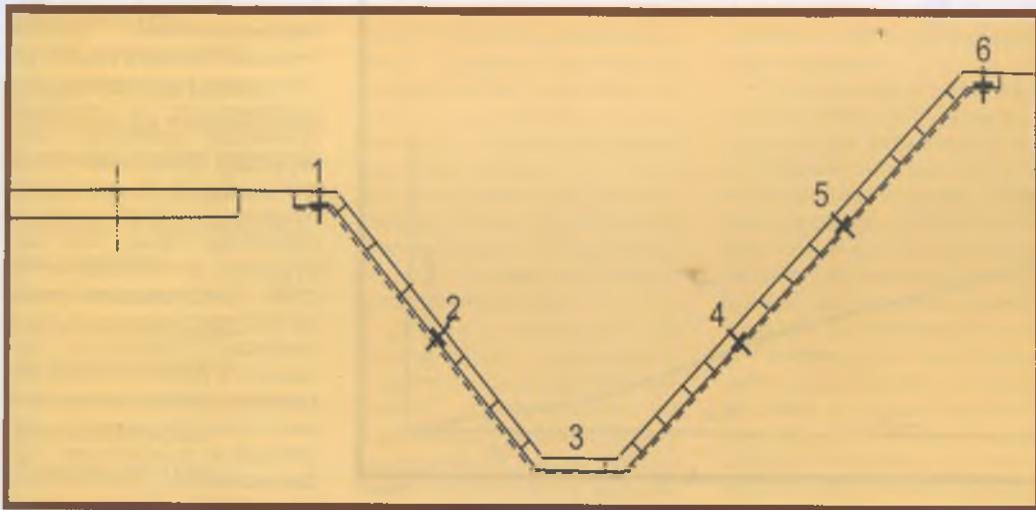


Рис. 2. Размещение наблюдательных точек на нивелировочных профилях поперечников через выемку на автомобильной дороге Коротчаево – п. Новозаполярный. (ПК 641 – ПК 644 левая сторона, ПК 650 – ПК 651 правая сторона).

свою очередь, плотно лежит на грунтовом основании.

Причиной деформаций георешетки в средней части откоса насыпи являлось то, что засыпка георешетки торфопесчаной смесью производилась самосвалами. В результате этих работ значительные массы грунта двигались вниз по откосу и деформировали ячейки георешетки.

На левой стороне автомобильной дороги Коротчаево – п. Новозаполярный были оборудованы два наблюдательных поперечника. Тело насыпи сложено песчанным грунтом, а естественные склоны выемки суглинистым грунтом. Существенных деформаций георешетки ни в одной из вскрытых ячеек не зафиксировано. Геотекстиль

плотно лежит на грунте, а георешетка прилегает к геотекстилю.

В местах расположения наблюдательных поперечников были пронивелированы уклоны водоотводных каналов. На рис. 3 представлены результаты нивелировочных работ.

22–24 июня 2003 г. были произведены начальные отсчеты на оборудованных нивелировочными марками поперечниках. 6–7 июля, а также 3 октября 2003 г. были произведены повторные нивелировки марок относительно друг друга. Результаты этих нивелировок, а также величины деформаций марок относительно друг друга представлена в специальных таблицах. Были проведены измерения

влажности сезонномерзлого слоя. Результаты измерений также представлены в таблицах.

Анализ результатов наблюдений показывает, что за довольно короткий период наблюдений в укрепительных конструкциях откосов насыпей и выемок развиваются как вертикальные, так и горизонтальные деформации. Наиболее значительные из них зафиксированы на левой выемке. Так, нивелировочная марка за один цикл наблюдений поднялась относительно т. З на 9 см, а горизонтальное смещение георешетки и грунтового основания относительно друг друга за этот же период наблюдений не составило 2,5 см. На фотографиях четко про-

слеживается образовавшаяся вдоль бровки склона трещина отседания. Ширина раскрытия образовавшейся трещины достигает 2,5 см. О величине деформации можно судить также по смещению нивелировочной марки вниз по откосу. След перемещения марки также четко прослеживается.

Наиболее подвижными являются естественные склоны. Геометрические размеры выемок также влияют на деформативные свойства склонов. Чем круче и протяженнее склон выемки, тем более интенсивно в нем развиваются деформации. По этой причине, на наш взгляд, на поперечниках левой выемки деформативные процессы протекают более интенсивно, нежели на поперечниках правой выемки, где склоны более пологие и менее протяженные. Существенную роль в развитии деформаций склонов и откосов играют состав и влажность слагающих их грунтов. Наиболее подвержены деформациям склоны, сложенные суглинистыми грунтами с влажностью, близкой к границе текучести. В период обследования, т.е. в течение лета 2003 г., ни на одном из поперечников не зафиксированы процессы размыва (эррозии) грунтов под геотекстилем. Геотекстиль пока плотно лежит на грунтовом основании.

Итак, в результате натурных обследований противоэррозионных укрепительных конструкций из объемных георешеток установлено, что в основном принятая проектом конструкция выполняет свою функцию. В то же время отмечены деструктивные процессы, такие, как разрушение ее концевых частей, деформации грунта под противоэррозионным экраном (отдельные эрозионно-суффозионные вымысы и оползания грунта), выпучивание анкеров крепления и вымывание торфопесчаного заполнителя из ячеек георешетки, которые требуют дальнейшего совершенствования методов проектирования таких конструкций.

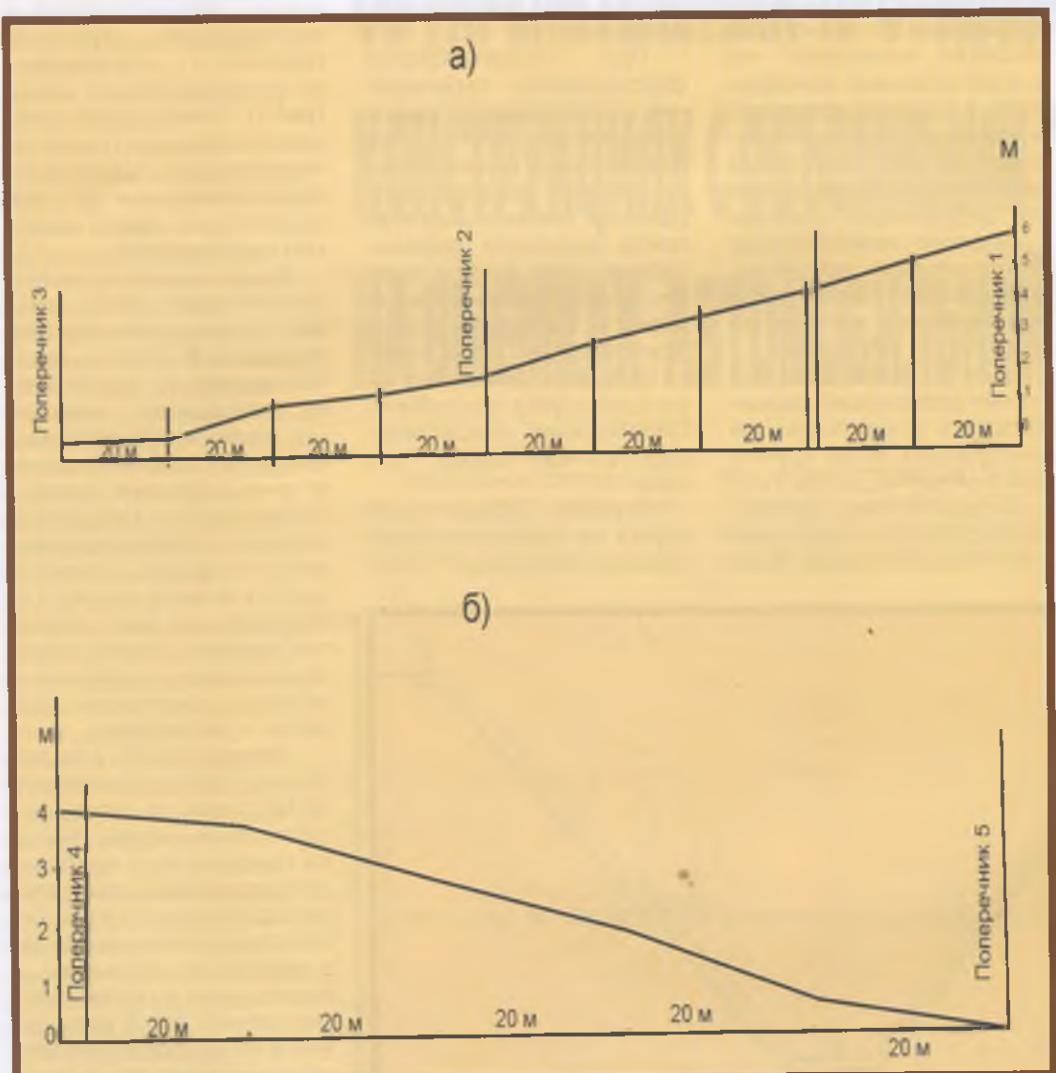


Рис. 3. Уклоны водоотводных каналов на выемках автомобильной дороги Коротчаево – п. Новозаполярный
а) ПК 641 – ПК 644 (левая сторона)
б) ПК 650 – ПК 651 (правая сторона).

Михаил КРИЦКИЙ,
кандидат технических
наук (Сибирский
государственный
университет путей
сообщения).

Владислав
ПОДОЛЬСКИЙ,
доктор технических
наук (Воронежский
государственный
архитектурно-
строительный
университет).

Виктор АЛФЕРОВ,
кандидат технических
наук (ОАО
«Воронежавтодор»).

За последние
десятилетия вопросы
усиления грунтов
основания и земляного
полотна железных и
автомобильных дорог
приобрели особую
актуальность.

Связано это с резким
возрастанием
интенсивности
движения, снижением
финансирования
текущего содержания
и ремонта дорог,
изменением
климатических условий
и другими факторами.

В Сибирском
государственном
университете
путей сообщения
разработаны новые
технологии упрочнения
и армирования грунтов.
В них использованы
машины и механизмы,
как серийно
выпускаемые,
так и специально
разработанные в
научных учреждениях

Новосибирска.
Лучшие из этих
технологий планируется
использовать на
дорогах Воронежской
области.

КАК ПОВЫСИТЬ УСТОЙЧИВОСТЬ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА



В последние годы значительно возросло количество деформаций земляного полотна автомобильных дорог центра России. Связано это с рядом причин. За последние 15 лет в результате значительного снижения финансирования резко снизилось качество содержания автомобильных дорог. Комплекс водоотводных сооружений, как правило, требует капитального ремонта. В то же время существенно возросла интенсивность движения, к чему дорожно-транспортная инфраструктура оказалась не готова. Конструкции дорожных одежд не выдерживают новых нагрузок. Наконец, стало реальностью изменение климатических условий. Все это вместе взятое создало принципиально новые условия эксплуатации автомобильных дорог.

В этих условиях все чаще активизируются и проявляются ошибки, заложенные при изысканиях, проектировании или строительстве земляного полотна. Дефектные участки (прежде всего это относится к высоким насыпям) приходят в состояние, близкое к предельному. Достаточно незначительного усилия, чтобы начались подвижки, казалось бы, устойчи-

вого земляного полотна. В Воронежской области разрушающим фактором стало дождливое лето 2003 года и последующая снежная зима 2004 года. На дорогах области и региона произошел целый ряд нарушений устойчивости откосов насыпей, проявляющихся прежде всего в их оползании. При этом мелкие нарушения и повреждения перерастают в опасные деформации, что создает аварийные ситуации, приводит к ограничению скоростей движения и, как следствие, к большим экономическим потерям.

Проведенные исследования показали, что наиболее распространенными дефектами и деформациями земляного полотна на автодорогах Воронеж – Тамбов и Воронеж – Луганск являются карманы и корыта, оползания и сплывы откосов насыпей и выемок, расплывание насыпей, просадки и оседания основания земляного полотна. Особую группу деформаций, наиболее массовых по распространению, представляют пучины основной площадки земляного полотна в процессе его зимнего промерзания и весенние пучинные просадки при оттаивании.

Традиционные способы стабилизации оползневых откосов не всегда дают должный эф-

фект, прежде всего потому, что, устранив последствия деформаций, они не затрагивают их причины.

Мероприятия по повышению эксплуатационной надежности земляного полотна, предусматривающие устройство различных ограждающих, укрепляющих, дренажных конструкций, связанны с большими объемами ручного труда. Применение машин и механизмов на откосах насыпей и выемок зачастую затруднено. Методы диагностики состояния земляного полотна, эффективность существующих технологий его усиления не всегда соответствуют предъявляемым требованиям. В то же время новые технологии внедряются очень медленно, а зачастую дорожники о них просто не знают.

В этой связи представляется интересным опыт подобных работ по восстановлению эксплуатационной надежности деформированного земляного полотна, накопленный в Сибири.

В Сибирском государственном университете путей сообщения совместно с Институтом горного дела Сибирского отделения Российской академии наук разработаны новые технологии упрочнения грунтов с использованием комплекса мо-

бильных машин и механизмов, позволяющих выполнять широкий спектр работ, связанных с закреплением, упрочнением и армированием грунтов. Отличительной особенностью комплекса является высокая степень механизации выполняемых им работ и возможность применять его в любых труднодоступных местах, в том числе на откосах и склонах, на подходах к местам, в тоннелях и водопропускных трубах, на площадках в условиях стесненной городской застройки. В комплексе используются машины и механизмы, как выпускаемые серийно, так и специально разработанные в научных учреждениях Новосибирска.

Конструкции многих машин и технологии их использования засыщены отечественными и зарубежными патентами. Они прекрасно зарекомендовали себя в суровых климатических условиях. В состав комплекса входят: пневмопробойники, пневмомолоты и пневмоударные машины, оборудование для бурения и раскатки скважин, комплект оборудования для упрочнения грунтов методом напорных инъекций, оборудование для химического закрепления грунтов, вспомогательное оборудование и источники автономной энергии.

ПНЕВМОПРОБОЙНИКИ, разработанные в Институте горного дела СО РАН, наиболее широкое применение нашли при бестраншейной прокладке подземных коммуникаций. Кроме того, они успешно используются при глубинном уплотнении просадочных и насыпных необводненных грунтов, а также при устройстве набивных свай. Пневмопробойник представляет собой самодвижущуюся пневматическую машину ударного действия для пробивания скважин в грунте. Его отличительной особенностью является использование корпуса в качестве рабочего органа, образующего скважину путем радиального уплотнения грунта. Внедрение пневмопробойника в грунт происходит под действием ударов, наносимых ударником, движущимся внутри корпуса, по его переднему внутреннему торцу.

Силы трения между наружной поверхностью корпуса и стенками скважины удерживают пневмопробойник от перемещения в обратном направлении под действием реактивных сил. Наличие осевой симметрии

и значительная длина гарантируют сохранение заданного направления во время движения в грунте. Реверсивное устройство позволяет изменять направление ударов, а следовательно, и направление движения пневмопробойника, то есть обеспечивает его возврат по скважине. Благодаря этому появляется возможность проходки «глухих» скважин любой пространственной ориентации.

При прямом ходе пневмопробойника в грунте образуется скважина необходимой глубины. При этом вокруг скважины происходит радиальное уплотнение грунта. Реверсивным ходом пневмопробойник возвращается назад к устью скважины и извлекается из нее. Образовавшаяся скважина заполняется сухой цементно-песчаной или бетонной смесью, и проходка пневмопробойника повторяется. В результате материал засыпки втрамбовывается в стени скважины, вызывая дополнительное радиальное уплотнение грунта. Путем нескольких таких проходок вокруг скважины создается зона из уплотненно-закрепленного грунта. Сами скважины, заполненные бетоном, в необходимых случаях могут рассматриваться как сваи с довольно высокой удельной несущей способностью. Производительность и диаметр уплотняемой за один проход зоны могут быть увеличены при применении пневмопробойника с расширителем. Расширитель скважин может иметь различную форму в зависимости от поставленной задачи.

Препятствием к применению пневмопробойника являются сухие слабоуплотняемые песчаные и переуважненные глинистые грунты. В таких грунтах силы сцепления корпуса пневмопробойника с ними недостаточно для реализации эффекта его самодвижения в грунте. Валуны, остатки строительного мусора или другие преграды, находящиеся в грунте и сопоставимые по размерам с диаметром пневмопробойника, могут явиться причиной его отклонения от заданного направления, замедления движения или полной остановки.

С помощью пневмопробойника можно осуществлять проколы под насыпями для прокладки коммуникаций, устройство набивных свай, закрытых дренажных скважин, стягивающих анкерных и удер-

жающих конструкций, противофильтрационных завес и уплотнение грунтов.

КОЛЬЦЕВЫЕ ПНЕВМОУДАРНЫЕ МАШИНЫ, разработанные в ИГД СО РАН, могут с успехом использоваться для забивки в грунты инъекторов различной конструкции, изготовления армированных микросвай. Они применяются при устройстве стержневых креплений вертикальных стенок котлованов и откосов, создания анкерных креплений и противофильтрационных завес, создания водонаправляющих и дренажных устройств.

Машины выполнены с осевым каналом для установки в него стержня и зажимным механизмом для передачи стержню через его боковую поверхность энергии удара. Наличие зажимного механизма оригинальной конструкции обеспечивает автоматическую перестановку машины на забиваемом стержне или инъекторе по мере его заглубления в грунт. Обратному перемещению стержня под действием реактивных сил отдачи машины препятствуют силы трения по его боковой поверхности о грунт и силы тяжести машины и стержня. Конструкция кольцевых машин исключает применение грузоподъемных средств и обеспечивает погружение стержня в грунт целиком или отрезками любой длины. Это позволяет сокращать при работе различные технологические операции, производя одновременно с забиванием или извлечением стержня подачу в грунт различных материалов (жидкостей, бетонного раствора и т.п.), устанавливая в него необходимые конструктивные элементы.

ПНЕВМОМОЛОТЫ «ТАЙФУН» созданы для забивания в грунт труб, шпунта и выполнения ряда других специальных строительных работ. В них, благодаря новым техническим решениям, достигнуты более высокие по сравнению с отечественными и зарубежными аналогами энергетические показатели и экономичность при одинаковых с ними массе и размерах. В ИГД СО РАН разработан типоразмерный ряд пневмомолотов «Тайфун», самый большой из которых имеет массу ударной части 1500 кг. Технические решения, положенные в основу их конструкции, засыщены патентами Российской Федерации. Все машины типа «Тайфун» предельно просты по конструкции, надеж-

ны и долговечны. Более удобными в эксплуатации их делают легкий и устойчивый запуск в работу без применения каких-либо специальных устройств, использование воздухоподводящих рукавов значительно меньше, чем у аналогов диаметров и регулируемый в достаточно широком диапазоне расход воздуха при сохранении на одном уровне энергии удара. Последнее обстоятельство позволяет адаптировать пневмомолоты «Тайфун» к имеющемуся в распоряжении компрессору.

Машина «Тайфун-40» успешно зарекомендовала себя в различных условиях при прокладке труб диаметром от 114 до 219 мм под автодорогами и улицами Новосибирска. Техническая скорость забивки составляла 5-7 метров в час. Благодаря небольшим габаритам эта машина незаменима при работе в стесненных условиях. Она может быть с успехом применена при устройстве ограждающих, анкерных и стягивающих устройств, подпорных стенок, противооползневых конструкций и др.

РАСКАТЧИК СКВАЖИН впервые был разработан в Институте горного дела г. Новосибирска. Раскатка – это непрерывный процесс образования цилиндрической полости путем деформации и уплотнения грунта раскатывающим рабочим механизмом. Раскатчик скважины представляет собой ряд установленных на эксцентриковом валу конических катков, оси которых смешены и развернуты так, что при вращении вала они катятся по винтовой линии. Катки посажены на вал с помощью подшипников, которые защищены от попадания в них частиц грунта специальными прокладками, и уплотнительными кольцами. При передаче валу вращения и продольного усилия катки начинают обкатывать грунт, внедряясь в него и образуя при этом скважину. Диаметр уплотненной зоны вокруг скважины, полученной таким образом, значительно больше, чем при использовании пневмопробойника. Конструкция острия раскатчиков скважин может быть в виде конуса, сверла и т.п.

Приводом для раскатчика скважин может служить любой буровой станок специальной конструкции с гидравлической осевой подачей. Вращение, передаваемое раскатчику скважин от бурового станка через колон-

ну буровых труб, снабженную центрирующим фонарем, осуществляется термодвигателем станка. Дополнительное осевое усилие, передаваемое раскатчику от привода, способствует увеличению скорости проходки, позволяет его реверсировать, а также осуществлять проходку в обводненных и пластичных грунтах.

Использование раскатчиков скважин дает ряд преимуществ по сравнению с пневмопробойниками, основными из которых являются:

- отсутствие шума и вибрационных воздействий на близкорасположенные здания и сооружения;
- высокие скорости проходки;
- низкая энергоемкость процесса и использование различных видов двигателей (механических, электрических, пневматических, гидравлических);
- высокая точность направления проходки;
- проходка в гравийных, галечниковых и водонасыщенных грунтах, где использование пневмопробойников невозможно;
- возможность существенной механизации и автоматизации процессов.

СПОСОБ НАПОРНЫХ ИНЬЕКЦИЙ является одним из эффективных методов упрочнения грунтов путем нагнетания в них под большим давлением вяжущего раствора. Весь технологический процесс, начиная от погружения инъекторов в грунт и кончая приготовлением и нагнетанием раствора, предполагает минимальное использование ручного труда. Одна из модификаций данного способа

разработана в Новосибирской государственной академии строительства и защищена патентом. Наиболее широко данный способ применяется при уплотнении переувлажненных слабых глинистых грунтов и рыхлых, недоуплотненных техногенных отложений. Суть его заключается в нагнетании в упрочняемый грунт под большим давлением (до 0,3-0,5 МПа), превышающим структурную прочность грунта, цементно-песчано-глинистого раствора. В результате происходит нарушение плотности грунта в виде щелевидных разрывов, заполняемых инъектируемым раствором. Грунт между зонами разрывов при этом уплотняется, его прочностные свойства улучшаются. Кроме того, несущая способность закрепленной части основания и его жесткость увеличиваются за счет эффекта армирования грунтового массива линзами твердеющего раствора, прочность которого во времени повышается. Уплотнение грунтов напорными инъекциями обладает попутным эффектом значительного снижения коэффициента фильтрации, что может быть использовано для создания противофильтрационных завес.

ХИМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ УПРОЧНЕНИЯ ГРУНТОВ основаны на введении в грунт химических реагентов. Характер изменения свойств грунтов при этом сводится в первую очередь к значительному увеличению прочности, водостойкости и морозостойкости, уменьшению водопроницаемости грунтов в результате изменения состава и характера структурных связей. Химические методы весьма разнообразны. Наибо-

лье распространенным из них является метод силикатизации, используемый в различных модификациях. Нагнетание закрепляющих реагентов в грунты осуществляется насосами или сжатым воздухом из специальной емкости (пневмобака) через заглубляемые в грунт перфорированные инъекторы или инъекционные скважины. Распределительная гребенка специальной конструкции, снабженная расходомерами и манометрами, позволяет выполнять нагнетание одновременно в 3-6 инъекторов. Имея набор оборудования, позволяющий выполнять работы с помощью различных технологий, можно с успехом их комбинировать в зависимости от грунтовых условий и поставленных задач (см. таблицу).

В частности, возможно использование одновременно нескольких методов для выполнения комплекса противоползневых, водоотводных и других мероприятий. Для более четкой фиксации границ зон уплотнения и повышения качества работ при использовании метода высоконапорной инъекции может производиться предварительное оконтуривание таких зон сплошной стенкой из уплотняющих скважин, образуемых пневмопробойниками. В такой оконтуренной зоне обеспечивается более эффективное использование основной технологии и более равномерное уплотнение грунта по всему объему зоны. В качестве оконтуривающей стенки с той же целью при наличии в зонах уплотнения включений крупнообломочного грунта могут быть использованы набивные сваи, устроенные в раскатанных скважинах.

Для более точного выявления зон залегания обводненных и необводненных грунтов широко используются геофизические исследования, в частности, методика электромагнитного сканирования грунтов. Эта методика доказала свою высокую эффективность при решении ряда технических и инженерно-геологических задач локализации зон обводнения, определения уровня грунтовых вод, оконтуриивания переувлажненных и ослабленных зон в грунтовом основании и т.п.

В настоящее время в Сибирском государственном университете путей сообщения разработаны технологические карты на лечение различных болезней земляного полотна. При составлении технологических карт использованы перечисленные выше технологии, широко применяемые в районах Западной Сибири. От традиционных способов лечения болезней земляного полотна их выгодно отличает малая энергоемкость, высокая степень механизации, использование дешевых материалов, возможность выполнять работы практически на всех участках земляного полотна без какого-либо ограничения и без организации технологических окон.

Технологические карты являются неотъемлемой составной частью проекта производства работ, который должен разрабатываться для каждого деформированного участка земляного полотна в индивидуальном порядке.

После изучения сибирского опыта устранения дефектов и разрушений земляного полотна начинается применение этих технологий в организациях ОАО «Воронежавтодор».

Возможные варианты повышения устойчивости и работоспособности земляного полотна

Выполняемые работы	Используемые технологии						
	Химическое закрепление	Напорное инъектирование	Пневмопробойники	Пневмоударные машины	Пневмолот «Тайфун»	Раскатчики скважин	Комбинированный способ
Ликвидация балластных мешков	-	+		-		-	+
Устройство закрытых дренажей	-	-	+	+	+	+	+
Армирование земляного полотна	+	+	+	+		+	+
Упрочнение слабого основания	-	+	+	-		+	+
Укрепление земляного полотна	-	-	+	+	+	+	-
Стягивание земляного полотна			+	+	+	+	
Противофильтрационные завесы	+	+	+	-	-	+	+
Закрепление просадочных грунтов	+	-	+	-		+	+

Владимир РОНИН,
кандидат технических наук,
патентный поверенный



ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Владимир Залманович РОНИН окончил факультет "Мосты и тоннели" Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, участвовал в строительстве мостовых переходов БАМа, Северо-Муйского тоннеля. Кандидат технических наук. Обучался на курсе «Интеллектуальная собственность» Академии Всемирной организации интеллектуальной собственности, аттестован Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам в качестве патентного поверенного. В. Ронин опубликовал более 55 работ научно-производственного характера, является автором 20 изобретений в мостостроении. Специализируется в области охраны и коммерциализации объектов интеллектуальной промышленной собственности строительной отрасли.

В настоящее время, особенно после принятия последних изменений и дополнений в Патентном законе, в Российской Федерации создан правовой и организационный механизм вовлечения в хозяйственный оборот результатов научно-технической деятельности, созданных за счет государственных средств.

Были принятые два указа Президента РФ. Первый от 14.05.1998 г. № 556 "О правовой защите результатов научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ военного, специального и двойного назначения". Второй от 22.07.1998 г. № 863 "О государственной политике по вовлечению в хозяйственный оборот результатов научно-технической деятельности и объектов интеллектуальной собственности в сфере науки и технологий". И два постановления Правительства РФ: от 29.09.1998 г. № 1132 "О первооче-

В ИНТЕРЕСАХ ГОСУДАРСТВА

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ, СОЗДАННАЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГОСКОНТРАКТА

В России значительный объем строительных работ полностью или частично финансируется за счет средств государственного бюджета. В том числе сооружение важнейших транспортных комплексов, включающих Транссибирскую автомобильную магистраль Москва – Владивосток (с подъездами к портам Ванино и Находка), кольцевую автомобильную дорогу вокруг Санкт-Петербурга, другие международные коридоры. Российское государство финансирует крупномасштабную программу строительства. В самой же строительной отрасли накоплен значительный инновационный потенциал, основывающийся на высоконтеллектуальном инженерно-техническом уровне участников этого процесса. В связи с этим в ходе масштабного строительства будут неизбежно созданы и использованы тысячи объектов интеллектуальной промышленной собственности, включающие патенты на изобретения, полезные модели и промышленные образцы.

Поэтому столь актуальной является задача по реализации прав государства на объекты интеллектуальной собственности, созданные в результате выполнения работ строительного комплекса, полностью или частично финансируемых за счет государственного бюджета.

редных мерах по правовой защите интересов государства в процессе экономического и гражданско-правового оборота результатов научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ военного, специального и двойного назначения" и от 2.09.1999 г. № 982 "Об использовании результатов научно-технической деятельности". Кроме этого, приняты основные направления реализации государственной политики по вовлечению в хозяйственный оборот результатов научно-технической деятельности, утвержденные распоряжением Правительства РФ от 30.11.2001 г. № 1607-р.

С 11.03.2003 г. начала действовать девятая статья третьего раздела Патентного закона РФ "Права на получение патента на изобретение, полезную модель и промышленный образец, созданные при выполнении работ по государственному контракту", в соответствии с положениями которой право на получение патента на изобретение, полезную модель или промышленный образец, созданные при выполнении работ по государственному контракту для федеральных государственных нужд или нужд субъекта Российской Федерации, принадлежит исполнителю (подрядчику), если государственным контрактом не установлено, что это право принадлежит Российской Фе-

дерации или субъекту Российской Федерации, от имени которых выступает государственный заказчик (смотрите схему).

Вышеперечисленные нормативно-правовые документы обеспечили создание необходимых условий для реализации прав государства на результаты от коммерциализации научно-технической деятельности предприятий, финансируемых за счет бюджетных средств.

Кроме этого, при Министерстве юстиции РФ была создана структура по правовой защите результатов интеллектуальной деятельности. Среди основных направлений ее деятельности – контроль за использованием результатов интеллектуальной деятельности, вовлекаемых в экономический и гражданско-правовой оборот, осуществление по согласованию с государственными заказчиками функций по распоряжению правами на результаты интеллектуальной деятельности, вовлекаемые в экономический и гражданско-правовой оборот, и обеспечение правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности, в том числе получение исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности.

В настоящее время внесена ясность в понимание того, что в государственных контрактах на строительные работы необходимо предусматривать обязанности орга-

низаций по закреплению реализации прав государства на объекты интеллектуальной собственности и по представлению в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти сведений, содержащих информацию о заявках на выдачу охранных документов на объекты интеллектуальной собственности и о наличии ноу-хау; о полученных охранных документах; о заключенных сделках, касающихся прав на объекты интеллектуальной собственности и другие результаты научно-технической деятельности; о фактах использования объектов интеллектуальной собственности и других результатов научно-технической деятельности, в том числе о лицензионных договорах (соглашениях) с зарубежными партнерами. При этом впервые в новой редакции Патентного закона раскрывается суть правовых отношений, связанных с особенностями государственного контракта и производственной деятельностью государственных заказчиков. Законом обеспечиваются как интересы государства, так и защита прав авторов объектов интеллектуальной собственности.

На государственных заказчиков возлагаются дополнительные функции, к которым относятся: обеспечение интересов всех участников процесса коммерциализации интеллектуальной собственности, выполнение правовой охраны в Федеральном институте промышленной собственности, заключение лицензионных договоров, договоров об уступке прав и их регистрация в Федеральной службе по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам, подготовка передачи ноу-хау, заключение договоров о порядке выплаты вознаграждения авторам объектов интеллектуальной собственности и многое другое. Кроме это-

го, государственные заказчики координируют выполнение всего комплекса работ в области инновационных технологий, создаваемых за счет государственных средств.

Несмотря на это, позиция некоторых государственных ведомств состоит в том, что подрядчик, выполняющий строительные работы в соответствии с условиями государственного контракта, отвечает "за все", включая возложение на него всей гражданско-правовой ответственности. Но в соответствии с Патентным законом вознаграждение авторам объектов интеллектуальной промышленной собственности выплачивается из средств, выделяемых государственному заказчику для выполнения работ по государственному контракту. То есть государственные заказчики обязаны предусматривать финансовые средства на регулирование имущественных отношений в процессе введения объектов интеллектуальной собственности в хозяйственную деятельность предприятий.

К сожалению, в настоящее время не уделяется достаточного внимания не только реализации прав государства, но и обеспечению прав самих авторов объектов интеллектуальной собственности. Поэтому хочется надеяться, что начало будет положено с обеспечения права государства в области интеллектуальной собственности, что позволит выполнить разграничение полномочий государственных заказчиков, подрядчиков, субподрядчиков, научно-исследовательских и проектных институтов и многих других участников комплекса строительных работ.

Таким образом, в настоящее время имеется все, что необходимо для того, чтобы обеспечить национальные государственные

интересы в области коммерциализации интеллектуальной промышленной собственности, включающие:

- * защиту от бесконтрольного распространения инновационно способных технологий, включая их поступление за рубеж;

- * повышение конкурентоспособности отечественных предприятий с помощью льготной передачи охранных разработок, полученных при выполнении государственных контрактов;

- * поступление средств в федеральный бюджет, полученных от коммерциализации объектов интеллектуальной промышленной собственности, созданных при бюджетном финансировании работ;

- * содействие развитию конкретных отраслей науки, техники и производства;

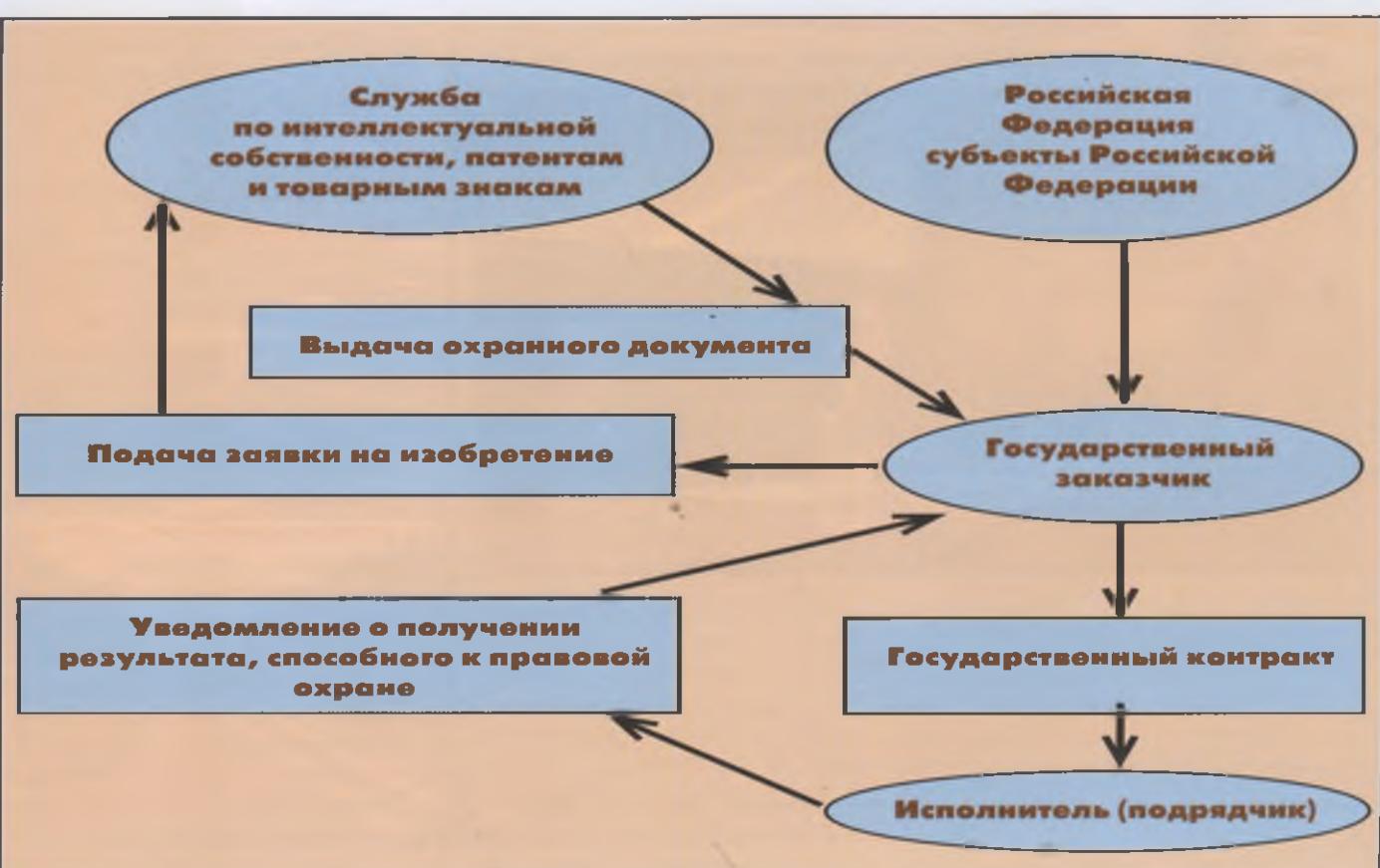
- * активизация инновационных процессов в Российской Федерации;

- * укрепление деловой репутации Российской Федерации на мировом рынке инновационных продуктов;

- * привлечение инвестиций, необходимых предприятиям строительной отрасли;

- * нормализация отношений владельцев и пользователей интеллектуальной собственности, включая представителей государства;

- * ликвидация правовых барьеров при присоединении России к Всемирной торговой организации в соответствии с требованиями основополагающего соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности.



БЕЗ СВЯЗИ

Как и ожидалось, Министерство транспорта РФ лишилось экзотической приставки «и связи».

21 мая пресс-служба Кремля сообщила о том, что Президент России Владимир ПУТИН подписал указы о назначениях в правительстве. С этого дня вместо одного министерства появилось два разных: Министерство транспорта во главе с Игорем ЛЕВИТИНЫМ и Министерство информационных технологий и связи во главе с Леонидом РЕЙМАНОМ.

КТО ЕСТЬ КТО

В Федеральном дорожном агентстве заканчивается утверждение работников в штате центрального аппарата.

На конец мая было заполнено более 90 процентов вакансий. Первым заместителем руководителя отрасли назначен Виктор Александрович БУКРЕЕВ. Среди начальников управлений много новых лиц, их средний возраст, по нашим данным, 50 лет. Подробная структура и штатное расписание Центрального аппарата будут опубликованы в следующем номере журнала.

ИНТЕРЕСНО, НО ПОКА НЕИЗВЕСТНО

Компания ЗМ организовала поездку делегации российских специалистов в области безопасности дорожного движения в Польшу и Германию.

В этих странах, как оказалось, россиянам есть чему поучиться, особенно в деле использования и применения современных материалов для разметки и обустройства дорог. Логическим завершением поездки стало посещение делегацией Международной выставки «Интертраффик-2004» в Амстердаме, где были представлены самые современные технологии безопасности дорожного движения.

Подробно о поездке, пилотном проекте по внедрению в России передовых технологий разметки, других новинках в этой области ведущий дорожный журнал России постарается с помощью компании ЗМ рассказать своим читателям в ближайших номерах.

СОВЕТ ДОРОЖНИКОВ

27–28 мая в Баку (Азербайджанская Республика) состоялось очередное заседание Межправительственного Совета дорожников СНГ.

На заседании рассматривался широкий круг вопросов сотрудничества дорожников стран СНГ. Подробный отчет о нем будет опубликован в следующем номере журнала «Автомобильные дороги».

СЕМИНАР-СОВЕЩАНИЕ

20–21 мая в Санкт-Петербурге состоялся Всероссийский семинар-совещание по теме «Комплексный подход к повышению качества дорожных работ».



Открывая семинар, первый заместитель руководителя Федерального дорожного агентства В.А. Букреев подчеркнул, что в условиях ограниченного финансирования основные усилия будут направлены на качественное содержание имеющейся дорожной сети. Много внимания в выступлениях участников уделялось необходимости строительства платных дорог в России. А одним из первых проектов здесь может стать скоростная автомагистраль Москва – Санкт-Петербург.

На примере ведущей дорожной строительной фирмы ЗАО «Высококачественные автомобильные дороги» участники семинара знакомились с опытом применения новой техники и современных технологий при строительстве, ремонте и реконструкции автомобильных магистралей.

**ТОВАРНАЯ БИРЖА
«ТБ»**

Уважаемые – руководители предприятий и организаций!

В центральном печатном органе Министерства транспорта – еженедельной информационно-аналитической газете «Транспорт России» готовится специальное приложение – вкладка «Товарная биржа». «ТБ» поможет вам довести любую коммерческую информацию до десятков тысяч ваших коллег – руководителей предприятий всех форм собственности.

В «Товарной бирже» будут публиковаться сведения под рубриками:

транспортные средства и запчасти к ним;
дорожно-строительная техника и оборудование;
технические средства безопасности на транспорте;
услуги, средства поддержки и обслуживание систем связи;
перевозки на всех видах транспорта.

Для публикации вам необходимо выслать в адрес издательства «Дороги» информационный и иллюстративный материалы.

Контактные телефоны коммерческой службы издательства: (095) 951-30-18, 951-29-57, 953-53-32. E-mail: goldasn@hotbox.ru

* * *

ОАО «Мари-Турексельхозхимия» предоставляет свои услуги по перевозке грузов, использованию техники:

1. Самосвалы карьерные (с прицепами – 12 ед., грузоподъемность 18 т); (без прицепа – 8 ед., грузоподъемность 10-12 т)

2. К-701-погрузчик – 2 ед.

3. Т-130 (бульдозерные работы) – 2 ед.

4. Экскаватор колесный 3322 (0,75 м³)

5. Экскаватор гусеничный МТП-71-А (1 м³). Предприятие имеет лицензию на оказание услуг по перевозке грузов, на строительную деятельность.

ОАО «Мари-Турексельхозхимия» образовано в 1971 году. Основная деятельность – известкование, фосфоритование почв, проведение коренного улучшения земель сельскохозяйственного назначения. Кроме того, оказывает услуги по грузоперевозкам посторонним организациям, проводит строительные работы и работы по благоустройству населенных пунктов.

Адрес: 423300 Республика Марий Эл, п. Мари-Турек, ул. Комсомольская, 75.

Тел.: (83634) 9-32-96, 9-32-97, факс: 9-32-98.



ВОРОНЕЖАВТОДОР



Открытое акционерное общество "Воронежавтодор" ведет историю с 1918 года, с создания Облдоротдела Воронежской области. Встречая свое восемьдесят пятилетие, это стабильное, мощное предприятие выполняет весь комплекс работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог, мостовому и гражданскому строительству, а также производит специфическую продукцию. Такую, как катионактивные битумные эмульсии, растворы каучукомодифицированного битума, мостовые железобетонные конструкции, элементы обстановки пути и многое другое.



Генеральный
директор
Воронежавтодора
кандидат
технических наук
**Виктор Иванович
АЛФЕРОВ**

Материалы
специального
выпуска подготовил
Николай ПРОКАЗОВ





ПОЛЮСА АВТОДОРА



Иван Понарин

Среди 37 филиалов ОАО «Воронежавтодор», обслуживающих 6200 км дорог и 22 км мостов, не все структурные предприятия одинаковы. Одни мощнее, другие слабее. Это в основном зависит от местных условий, количества обслуживаемых дорог, возможностей получения дополнительных объемов. А вот что касается людей, то они везде работают в полную силу, стараясь выполнить свои обязанности как можно лучше. Это хорошо было заметно в поездке по маршруту Воронеж – Репьевка – Острогожск.

000

Из областной столицы мы выехали по федеральной дороге Воронеж – Курск и уже на ней столкнулись с бригадами и звеньями филиалов ОАО «Воронежавтодор», приводившими в порядок мосты после долгой, снежной, нетрадиционной для этих краев зимы. Они демонстрировали свой привычный для них тщательный подход к порученному делу, готовясь участвовать в предстоящих торгах на содержание федеральных дорог на территории Воронежской области.

После поворота на территориальную автомобильную дорогу Воронеж – Луганск не-

вольно замечашь, что транспортный шум снижается и колеса шуршат по асфальту мягче. Можно отметить разницу качественных показателей покрытия от ровности до наличия разметки, которую осуществляет одно из структурных предприятий Воронежавтодора. Но генеральный директор Виктор Иванович Алферов сразу предостерегает от неверных скоропалительных выводов, поясняя причины хорошего состояния покрытия. Во-первых, на федеральной дороге интенсивность гораздо выше, и, значит, износ больше. Во-вторых, начальные 10 километров дороги Воронеж – Луганск были обра-

ботаны по методу Сларри-Сил, который уже пятый год успешно подтверждает свои неспоримые достоинства.

Вообще именно эту дорогу, которая по прежней градации считалась республиканской, Воронежавтодор избрал для отработки новых технологий. Здесь закладывались первые участки покрытия с использованием модифицированного битума. Здесь же успешно эксплуатировалось в течение пяти лет покрытие с антигололедной добавкой «Грикол». А в последние годы дорожники наблюдают за поведением отдельных участков с применением Сларри-Сил разных типов.



000

Виктор Иванович Алферов об этой технологии знает больше всех в России. Еще на стадии внедрения он тщательно изучал американский опыт, вместе с коллегами адаптировал его к условиям России настолько, что сейчас от американского осталось только название, а в обиход дорожников постепенно входит название «Русский Сларри». На основе этой работы и ее результатов, многократно проверенных на дорогах Воронежской области и соседних регионов, Виктор Иванович защитил кандидатскую диссертацию. Причем на последнем этапе утверждения в ВАКе авторитета воронежских ученых оказалось недостаточно — пришлось ехать в Москву — ведь он был тогда уже генеральным директором Воронежавтодора.

— Сларри слаживает продольный микропрофиль, «поперечный профиль», задевает микротрецины, — комментирует он состояние участка. — В процессе нанесения идет нивелирование на микроуровне, и оттого гораздо комфортнее ехать. При этом коэффициент скрепления выше, чем на новом асфальтобетонном покрытии...

Как только колеса снова меняют песню, Виктор Иванович поясняет причину:

— Вот здесь покрытие другое. На том участке толщина Сларри шесть мм, здесь 10-12 мм. Там применен отсев горных пород, а здесь щебеночнопесчаная смесь фракции 0-10 мм. Это третий тип покрытия Сларри-Сил. Мы его положили два года назад, и, судя по наблюдениям, его следует применять на дорогах с большой интенсивностью движения.

Поиск и внедрение нового Воронежавтодор проводит не только в технологиях, но и в организации труда и его оплате. Все его филиалы разбиты на четыре категории в зависимости от объемов выполняемых работ, оснащенности и размеров финансирования.

— К этой системе справедливой оплаты труда мы шли не один год, — рассказал Виктор Иванович Алферов. — В ней наиболее полно учтены основные показатели деятельности, включая даже энергичность руководителя. И все это строится на принципах ма-

териальной заинтересованности. Каждое предприятие имеет возможность переходить из одной группы в другую в зависимости от выполняемых объемов. Естественно, любой стремится попасть в высшую категорию. От этого непосредственно зависит уровень оплаты его труда. В прошлом году статус поменяли 8 предприятий. Одни его повысили, другие понизили...

000

Острогожский филиал, в который мы прибыли, всегда относился к первой категории, и переход в другую группу ему пока не грозит. Он обслуживает 409 км дорог в Острогожском и Каменском районах. Объемы работ превышают 30 млн рублей. Из особенностей — на обслуживаемой сети есть понтонный мост протяженностью 110 метров через Дон на дороге «Воронеж — Луганск» — Коротояк — Давыдовка. Он дает выход на федеральную автодорогу «Дон». Востребованность у этого направления большая, но приходится регулировать поток транспорта за счет ограничения нагрузки на мост.

— В целом функции дорожного предприятия известны, они не меняются, — рассказывает директор филиала Иван Дмитриевич Понарин. — Проблема в том, что меньше стало средств финансирования, как на территориальных, так и на федеральных дорогах. Объемы строительства сократились до минимума. А ведь в прошлые годы только одно наше управление строило ежегодно до 30 км дорог третьей категории. Людей было 180 человек. Сейчас осталось 130. С точки зрения экономики, наверное, надо бы сократить еще, но на это не идем. Сохраняем стабильный кадровый состав, опираясь на который можно привлечь временных рабочих и быстро развернуться, увеличив объемы в несколько раз. Потребности в дорожном строительстве есть, но предпосылок для этого, к сожалению, пока не видно, хотя этот год складывается довольно удачно. Наш филиал будет вести реконструкцию 2,5 км на автодороге Воронеж — Луганск под вторую категорию. Предстоит устранить один из последних сложнейших по безопасности движения участков на этой дороге. Стабильные объемы порядка 10 млн рублей дадут работы по содержанию



Александр Болдырев

и ремонту дорог. Хотя здесь тоже требуется увеличение финансирования. Что касается ремонта, то в последние годы его приоритетным видом стала шероховатая поверхностная обработка. Но вместо возможных и необходимых 70 км в год, в этом сезоне запланировано только 12 километров...

000

Не отказываются дорожники и от других работ. Строят и благоустраивают зернотока, подъезды к предприятиям, дворы, стадионы, школы. Чтобы обеспечить свои потребности в сельхозпродукции, взяли в аренду 500 гектаров земли. Словом, делается все, чтобы была работа, чтобы жил коллектив. Ведь, по мнению Понарина, только этот коллектив может сохранить дороги районов.

— Повседневные ежечасные работы хорошо способен выполнять тот человек, который вырос здесь и понимает их практическую важность, — говорит он. — Наши люди с детства становятся дорожниками, глядя на своих родителей. У нас на предприятии много трудовых династий — Хабаровы, Хвостуновы, Черкасовы. Да все наши руководители такие. К примеру, Анатолий Яковлевич Абрамов — Механик с большой буквы. Благодаря ему наша техника хоть и самортизирована по срокам, но по-прежнему поддер-





Павел Терещенко

живается в исправном состоянии.

Все ступеньки карьеры, начиная с дорожного рабочего, прошел и главный инженер Владимир Григорьевич Саражинский. Да и сам Иван Дмитриевич Понарин всю жизнь на этом предприятии. После окончания техникума работал мастером, прорабом, главным инженером участка. Заочно закончил Ростовский инженерно-строительный институт и с 1977 года был назначен главным инженером управления. Теперь уже третий год директором. Не раз предлагали Ивану Дмитриевичу повышение с переходом в другие районы и высокие должности в своем. Но как он говорит: «Нет у меня другой профессии, нет и другого предприятия. Все, что здесь сделано – сделано мной. В этом моя гордость».

000

В последние годы с внедрением новых экономических приоритетов в дорожное строительство стали приходить новые люди и организации. Оснащенные современной техникой, они пытаются потеснить тех, кто традиционно работал на дорогах.

На крупных строительных объектах им это удается. Но, как считает Иван Дмитриевич, ремонтом и содержанием районных дорог должны заниматься только местные дорожники. О планируемых на следующий год торгах на содержание Иван Дмитриевич с полной уверенностью говорит, что конкуренции в этом его предприятию не сможет составить никто. Причина – низкие расценки и низкая зарплата. Так работать способны только местные дорожники, для которых дорога это не просто место работы, но и практически источник жизни.

Это мнение в полной мере разделяет и глава районной администрации Александр Егорович Болдырев.

– Проводя торги, надо делать все, чтобы наши профессионалы были защищены, – говорит он. – Мы знаем все об их материальной базе, об опыте работы, о професионализме, о возможностях. Пусть они и работают. Им можно доверять. А когда торги выигрывает один человек, оснащенный авторучкой, я такие тендера признавать не хочу. Да и почему, например, на участок дороги Алексеевка – Острогожск, который строил и обслуживал наш филиал, должна прийти сторонняя организация делать ремонт? Я обращался во все инстанции. Мне говорят, что, мол, такие правила, все работы должны выставляться на торги. Но если правила неразумны, их нужно изменять. Посмотрите расценки, по которым много лет работают наши дорожники. За счет чего заезжая организация, не знающая местных условий, сделает дешевле? Только за счет ухудшения качества...

Даже по этому короткому высказыванию главы администрации было заметно, что комплекс вопросов дорожного строительства в Острогожском районе находится под постоянным вниманием местных властей. Особенно их заботит проблема внутристройственных, практически бесхозных дорог, которых в районе почти что 200 километров. Также тяжело решаются вопросы благоустройства улиц в населенных пунктах.

Александр Егорович Болдырев убежден, что среди множества налогов должен быть еще один, который должен оставаться-

ся в районе и идти на дороги муниципальных образований.

000

С дороги Воронеж – Луганск мы сворачиваем к райцентру Репьевка. Подъезд к поселку относится к дорогам второй технической категории. С одной стороны, это плюс – не у каждого более крупного райцентра такой подъезд. С другой стороны, 23 километра такой дороги слишком мало.

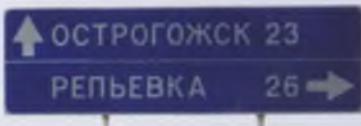
Неподалеку, в соседней Белгородской области, особенно в Старом Осколе, расположены мощнейшие предприятия – кирпичные заводы, мукомольное и мясоперерабатывающее производство. Их продукция беспрерывно идет на Москву, и если центральная дорога района еще выдерживает нагрузку, то остальные становятся трудно удержать. Поселок остро нуждается в строительстве обхода, в улучшении транзитной сети дорог.

Об этом мы беседуем с главой администрации Репьевского района Павлом Ивановичем Терещенко. Автомобильные дороги – одна из многих составляющих районного хозяйства, но о них он говорит как заправский дорожник, профессионально рассуждая о важности добротного основания, о поверхности обработке и, конечно, о финансировании.

– Воронежавтодор и его руководителей все главы районов знают и уважают, – говорит он, – и очень жаль, что наши желания и возможности, имеющиеся у дорожников, не совпадают с денежным финансированием. Прежде вводили по 14 километров дорог только в нашем сравнительно небольшом районе, а в последние годы новых дорог почти не строится, а старые сохраняются благодаря тому, что их в свое время с отменным качеством построил Воронежавтодор и сейчас продолжает содержать.

Особую озабоченность главы вызывает состояние улиц в населенных пунктах. Однако к планам по созданию муниципального уровня в дорожном бюджете он относится негативно.

– Средства распылять нельзя, – считает Павел Иванович. – Иначе до абсурда можно дойти, как это делается с жилищно-коммунальной реформой, предлагающей пере-



нести центр управления на самый низший уровень. Район или крупный город, имея соответствующие службы и структуры, конечно, может распорядиться деньгами, целенаправленно используя их на дорожное строительство. Но в целом все автомобильные дороги должны быть государственными, и государство должно распределять средства. Сейчас, в условиях ограниченного финансирования, приоритет отдается федеральным дорогам, и с этим никто не спорит. А со временем, надеемся, что дойдет очередь и до нас, снова будем строить дороги в районе...

ooo

В ожидании этой работы специалисты Репьевского филиала, относящегося, кстати, к низшей, четвертой категории, без дела не сидят.

— Пока занимаемся содержанием и ремонтом, — рассказал директор филиала Сергей Иванович Лысенко. — Но если вопрос возникнет, мы всегда готовы возобновить работы по строительству. Есть для этого техника, есть АБЗ, на котором готовится смесь не только для своих нужд, но и для прилегающего района Белгородской области.

Всего на обслуживании предприятия 172 км дорог. Коллектив небольшой, всего 32 человека, из которых семь ит: директор, главный инженер, мастер, механик, бухгалтер, экономист. Люди работают по 20-30 лет. В своей группе филиалов с объемом работ до семи миллионов рублей Репьевский филиал один из лучших. Чтобы добиться этого, приходится браться за любые работы



Сергей Лысенко

и вести их в режиме строжайшей экономии. Например, контролируется каждая машина, чтобы лишнего километра пробега не было. Порожних рейсов практически не бывает. Идет транспорт в Воронеж — обязательно оттуда что-то должен доставить.

К работе люди относятся как к своему личному делу. Зимой, например, филиал не может позволить себе держать постоянно бригаду на дежурстве, как это практикуется на федеральных дорогах. Здесь каждый

человек на счету, каждому находится работа. Ну а если ветер подул, стихия разыгралась, то все остаются на вторую смену и работают, пока этого требуют обстоятельства. При необходимости они легко подменяют друг друга. Две-три специальности есть у каждого. Да и сам директор запросто сядет за рычаги бульдозера, руль автогрейдера или при необходимости возьмет держак сварочного аппарата. Ведь именно сварщиком начинал он работать в Репьевском филиале. Затем после техникума работал мастером, прорабом, а после института в 1992 году был назначен директором.

К вопросу недостаточного финансирования и задержкам с оплатой за выполненные работы Сергей Иванович относится как к неизбежности.

— И у нас, и в других филиалах Воронеж-автодора люди понимают, что в условиях ограниченного финансирования есть первоочередные нужды, и потому они продолжают работать, несмотря на задержки с оплатой. Ведь хотя Воронежавтодор и считается акционерным обществом, каждый его дорожник относится к делу по-государственному, на первый план выдвигая заботу о дорогах. А по-иному дороги не сохранить. Может, такой подход нас со временем и погубит. Одна надежда, что новый руководитель Росавтодора, который сам вышел из системы автодоров и знает их уклад жизни не понаслышке, сумеет вернуть им должное внимание, заслуженное уважение и стабильное финансирование.

Воронеж – Репьевка – Острогожск

ПОРА КОЛОКОЛЬНОГО ЗВОНА

В Таловском филиале ОАО «Воронежавтодор» нам побывать не удалось. Зато мы встретились с директором Таловского филиала Юрием Алексеевичем Беспаловым. Он работает в Воронежавтодоре уже сорок лет. Еще в 1963 году он устроился работать в Таловский доротдел механиком. Потом после преобразования доротдела в ПДУ был назначен главным инженером. С созданием в Таловском районе ДСУ работал старшим прорабом, а затем и начальником этого предприятия. После создания в районе ДРСУ возглавил его. А после преобразования в филиал ОАО «Воронежавтодор» остался директором.

Сейчас его предприятие численностью 70 человек обслуживает 260 км закрепленных дорог. В этом году планируются работы на трех строительных объектах общим объемом под 20 млн рублей. И какая-то часть объемов придется на работы по прямым договорам.

На вопрос: «В какие времена было лучше работать?» — он ответил так:

— Конечно, в те времена, когда нас вызывали в Воронеж, и мы ехали, по дороге придумывая, как бы отказаться от объемов. Сейчас же выезжаем в областной центр совсем с другой, прямо противоположной целью — чтобы просить эти

объемы. Даже при том, что порой делаем их, не рассчитывая на немедленный расчет за их выполнение.

Время настало очень тяжелое. Люди начинают уходить. Ищут где лучше и находят. Только за последний год ушли два мастера, главный механик, квалифицированные рабочие из бригады по укладке асфальтобетона. Предприятие держится на старшем поколении, на таких, как начальник планового отдела Валерий Степанович Кузнецов, главный бухгалтер Валентина Тихоновна Макарова, главный инженер Виктор Иванович Федулов.

Стареет коллектив, стареет техника. Обидно, что нет применения силам дорожников, хотя работы в нашем районе полно. Многие населенные пункты еще не соединены с райцентром дорогами с твердым покрытием. Хорошо еще, что удается удержать существующую сеть дорог. Но это только благодаря существованию ОАО «Воронежавтодор», которое, как и многие годы до этого, проводит государственную политику в отношении сохранности дорог. Если знающий человек возьмет ведомость снабжения нашего филиала и акты оценки работ по содержанию, он не поверит, что за те крохи, которые нам выделяются, можно добиваться таких результатов. Но мы добива-



Юрий Беспалов

емся. Причем дорогой ценой. Например, лишая себя возможностей обновления техники, износ которой превышает 75 процентов. Еще несколько лет такой работы, и мы не сможем конкурировать на строительном рынке. Однако, заглядывая в завтрашний день, можно с уверенностью сказать, что не станет Воронежавтодора, и в самые кратчайшие сроки сеть дорог развалится. Так что настала пора бить в колокола, если хотим иметь хорошие дороги.



Анатолий Кутузов

ПОГОДА В ДОМЕ

Невозможно отыскать в России регион, в котором не существовало бы ДСУ-1. С первого дорожно-строительного управления, как правило, начинались все территориальные дороги с твердым покрытием. Не стала исключением и Воронежская область. ДСУ-1, которое теперь стало Филиалом № 1 ОАО «Воронежавтодор», было создано 55 лет назад. Затем, с ростом объемов строительно-монтажных работ, на базе производственных участков этого предприятия открывались новые ДСУ, ДРСУ, филиалы Воронежавтодора.

Директор Филиала №1 ОАО «Воронежавтодор» Анатолий Константинович Кутузов руководит дорожными предприятиями уже 30 лет. Так уж случилось, что после окончания лесотехнической академии в 1974 году его сразу назначили начальником Бутурлиновского ПДУ-1244. Потом были другие предприятия, были 15 лет работы главным инженером Агропромдорстроя, а последние 13 лет он руководит Филиалом №1.

— Филиал по-прежнему занимается только строительством автомобильных дорог, — рассказывает он об особенностях своего предприятия. — Строим все дороги Воронежской области, в том числе и федеральные. Работы выполняем только собственными силами, без привлечения субподрядчиков. У нас есть все необходимое для этого: 30 самосвалов КамАЗ и МАЗ, грейдеры ДЗ-98, скреперы, катки, автокраны, трейлеры, асфальтоукладчики — всего около 200 единиц техники. И вся в хорошем состоянии. Хотя, конечно, основные фонды стареют и морально, и физически. Обновлять их сложно, но изыскиваем возможности. В этом году планируем купить новый асфальтоукладочный комплекс, чтобы расширить рынок подрядных работ и иметь возможность на равных участвовать в торгах на любые, самые ответственные объекты...

База первого филиала оставляет о себе хорошее впечатление с первого взгляда. Здесь все рационально и продуманно. Газовая котельная, построенная совместно с четырьмя другими соседними организациями, дает тепло на просторные ремонтные и стояночные боксы, в которые убирается практически вся техника. Здесь же собственная заправка с хранилищем на 200 тысяч литров дизельного топлива и 75 тысяч литров бензина. Чуть дальше повышенный железнодорожный тупик на 8 вагонов.

Но это лишь часть производственных мощностей. Другая половина находится за городом, на площадке, арендуемой у Главного управления автомобильных дорог Воронежской области. Там расположены два асфальтобетонных завода «Тельтомат», подъездные железнодорожные пути с тупиком на 10 вагонов и складские площади с запасами для разворота строительных работ в этом сезоне. Пока заготовлено две тысячи тонн битума, 12 тысяч тонн отсева, 8 тысяч тонн щебня, 7,5 тысячи тонн песка.

При интенсивной работе битума может хватить на три месяца, минеральных материалов на месяц. Но в последние годы с такой интенсивностью работать не приходится. Объем строительно-монтажных работ заметно снизился. При возможности осваивать до 150 млн рублей в год, в 2003 году филиал выполнил работ только на 68 млн рублей. Поэтому если прежде в год выпускали по 100 тысяч тонн асфальтобетонной смеси, то в прошлом сделали всего 35 тысяч тонн. Тем не менее оба завода поддерживаются в рабочем состоянии. Это удобно. Например, утром, когда самосвалы только выходят на линию, быстрее рассасывается очередь. Кроме того, иногда приходится одновременно выпускать два разных вида смесей, ведь среди потребителей не только свои филиалы, но и федеральные дорожники, и коммунальные службы города Воронежа.

Подборы смесей и все виды испытаний выпущенной продукции осуществляются в собственной лаборатории, которая недавно переселилась в просторные помещения нового, современного административного корпуса, на первый взгляд слишком свободного для 14 человек персонала базы.

— Пока обживаемся, — говорит начальник АБЗ Николай Иванович Повалюхин. — Ведутся работы по дооснащению лаборатории, обустраиваются рабочие кабинеты,

оборудуются удобные бытовые помещения. Будет место и для приема пищи, и для собраний, и для занятий спортом...

Удобство рабочих мест и забота о людях всегда были на одном из первых мест в Воронежавтодоре. Здесь всегда стремились к созданию условий, при которых человек шел бы на работу с хорошим настроением. Наверное, поэтому не забывают свой коллектив те, кого давно уже проводили на заслуженный отдых. По праздникам они всегда почетные гости предприятия.

Налажена в филиале и профсоюзная работа. Весь постоянный контингент работающих, а это более 90 процентов коллектива, входит в профессиональный союз. С его помощью и при содействии администрации в Воронежавтодоре по-прежнему стараются обеспечить людей путевками в санатории. Вывозят детей в оздоровительные лагеря. Молодежь активно занимается спортом. Команда по мини-футболу успешно участвует даже в областных соревнованиях.

Коллектив, несмотря на очень сложные для дорожников времена и сравнительно невысокую зарплату, остается стабильным. Численность 250 человек. Большинство из них работает уже много лет. Двадцать человек — почетные дорожники. Много трудовых династий. Есть кем гордиться. Например, машинист асфальтоукладчика Бурчаков, машинист автогрейдера Неделин и многие другие по-настоящему преданы своему предприятию. И уж конечно, хорошо подобран и проверен временем коллектив ИТР, которых в первом филиале 35 человек. Тут невозможно не назвать главного инженера Василия Николаевича Мещанинова, который трудится на предприятии более 20 лет. Столько же работает главный механик Алексей Сергеевич Кузнецов. Великолепный специалист Алексей Викторович Шапошников. А старшего прораба Сергея



Анатолий Кутузов

В ДОМЕ

Невозможно отыскать в России регион, в котором не существовало бы ДСУ-1. С первого дорожно-строительного управления, как правило, начинались все территориальные дороги с твердым покрытием. Не стала исключением и Воронежская область. ДСУ-1, которое теперь стало Филиалом № 1 ОАО «Воронежавтодор», было создано 55 лет назад. Затем, с ростом объемов строительно-монтажных работ, на базе производственных участков этого предприятия открывались новые ДСУ, ДРСУ, филиалы Воронежавтодора.

Директор Филиала №1 ОАО «Воронежавтодор» Анатолий Константинович Кутузов руководит дорожными предприятиями уже 30 лет. Так уж случилось, что после окончания лесотехнической академии в 1974 году его сразу назначили начальником Бутурлиновского ПДУ-1244. Потом были другие предприятия, были 15 лет работы главным инженером Агропромдорстроя, а последние 13 лет он руководит Филиалом №1.

— Филиал по-прежнему занимается только строительством автомобильных дорог, — рассказывает он об особенностях своего предприятия. — Строим все дороги Воронежской области, в том числе и федеральные. Работы выполняем только собственными силами, без привлечения субподрядчиков. У нас есть все необходимое для этого: 30 самосвалов КамАЗ и МАЗ, грейдеры ДЗ-98, скреперы, катки, автокраны, трейлеры, асфальтоукладчики — всего около 200 единиц техники. И вся в хорошем состоянии. Хотя, конечно, основные фонды стареют и морально, и физически. Обновлять их сложно, но изыскиваем возможности. В этом году планируем купить новый асфальтоукладочный комплекс, чтобы расширить рынок подрядных работ и иметь возможность на равных участвовать в торгах на любые, самые ответственные объекты...

База первого филиала оставляет о себе хорошее впечатление с первого взгляда. Здесь все рационально и продуманно. Газовая котельная, построенная совместно с четырьмя другими соседними организациями, дает тепло на просторные ремонтные и стояночные боксы, в которые убирается практически вся техника. Здесь же собственная заправка с хранилищем на 200 тысяч литров дизельного топлива и 75 тысяч литров бензина. Чуть дальше повышенный железнодорожный тупик на 8 вагонов.

Но это лишь часть производственных мощностей. Другая половина находится за городом, на площадке, арендованной у Главного управления автомобильных дорог Воронежской области. Там расположены два асфальтобетонных завода «Тельтомат», подъездные железнодорожные пути с тупиком на 10 вагонов и складские площади с запасами для разворота строительных работ в этом сезоне. Пока заготовлено две тысячи тонн битума, 12 тысяч тонн отсева, 8 тысяч тонн щебня, 7,5 тысячи тонн песка.

При интенсивной работе битума может хватить на три месяца, минеральных материалов на месяц. Но в последние годы с такой интенсивностью работать не приходится. Объем строительно-монтажных работ заметно снизился. При возможности осваивать до 150 млн рублей в год, в 2003 году филиал выполнил работ только на 68 млн рублей. Поэтому если прежде в год выпускали по 100 тысяч тонн асфальтобетонной смеси, то в прошлом сделали всего 35 тысяч тонн. Тем не менее оба завода поддерживаются в рабочем состоянии. Это удобно. Например, утром, когда самосвалы только выходят на линию, быстрее рассасывается очередь. Кроме того, иногда приходится одновременно выпускать два разных вида смесей, ведь среди потребителей не только свои филиалы, но и федеральные дорожники, и коммунальные службы города Воронежа.

Подборы смесей и все виды испытаний выпущенной продукции осуществляются в собственной лаборатории, которая недавно переселилась в просторные помещения нового, современного административного корпуса, на первый взгляд слишком свободного для 14 человек персонала базы.

— Пока обживаемся, — говорит начальник АБЗ Николай Иванович Повалюхин. — Ведутся работы по дооснащению лаборатории, обустраиваются рабочие кабинеты,

оборудуются удобные бытовые помещения. Будет место и для приема пищи, и для собраний, и для занятий спортом...

Удобство рабочих мест и забота о людях всегда были на одном из первых мест в Воронежавтодоре. Здесь всегда стремились к созданию условий, при которых человек шел бы на работу с хорошим настроением. Наверное, поэтому не забывают свой коллектив те, кого давно уже проводили на заслуженный отдых. По праздникам они всегда почетные гости предприятия.

Налажена в филиале и профсоюзная работа. Весь постоянный контингент работающих, а это более 90 процентов коллектива, входит в профессиональный союз. С его помощью и при содействии администрации в Воронежавтодоре по-прежнему стараются обеспечить людей путевками в санатории. Вывозят детей в оздоровительные лагеря. Молодежь активно занимается спортом. Команда по мини-футболу успешно участвует даже в областных соревнованиях.

Коллектив, несмотря на очень сложные для дорожников времена и сравнительно невысокую зарплату, остается стабильным. Численность 250 человек. Большинство из них работает уже много лет. Двадцать человек — почетные дорожники. Много трудовых династий. Есть кем гордиться. Например, машинист асфальтоукладчика Бурчаков, машинист автогрейдера Неделин и многие другие по-настоящему преданы своему предприятию. И уж конечно, хорошо подобран и проверен временем коллектив ИТР, которых в первом филиале 35 человек. Тут невозможно не назвать главного инженера Василия Николаевича Мещанинова, который трудится на предприятии более 20 лет. Столько же работает главный механик Алексей Сергеевич Кузнецов. Великолепный специалист Алексей Викторович Шапошников. А старшего прораба Сергея

Николаевича Быстrikova в коллективе ве-
личают не иначе, как директором ДСУ...

Благодаря таким людям решались и продолжают решаться многие дорожные проблемы в Воронежской области. Одна из них близка к завершению. Это строительство обхода Нововоронежа, связанное с обеспечением беспрепятственного подъезда к атомной станции – важнейшее стратегическое направление. Другой объект расположен на автодороге Воронеж – Луганск.

Кроме как строительством автомобильных дорог филиал не занимается ничем. Вопрос о развитии подсобных производств даже слегка обидел директора филиала Анатолия Константиновича Кутузова.

– Мы строители дорог, – с гордостью сказал он. – И хотя были предложения разнообразить нашу деятельность, это неправильно. Все должно идти своим чередом. Дорожники должны строить дороги, хлеборобы хлеб растить, космонавты в косmos летать...



Планерка в филиале № 1

– Как показала жизнь, – подытожил знакомство с филиалом Анатолий Константинович Кутузов, – без объединения в Воронежавтодоре даже такое сильное предприятие, как ДСУ -1, занимающее прежде одно

из первых мест в дорожно-строительном комплексе области, не смогло бы выжить в сложные времена перестройки. Только вместе мы – сила.

Александр НИКУЛИН,
генеральный директор Союза строителей Воронежской области

СОЮЗ НАШ ТРУДОВОЙ

Союз строителей Воронежской области создан в 2001 году. Следует отметить, что время для таких некоммерческих организаций уплачено. Их надо было создавать сразу после распада бывших объединений, главков и трестов, когда люди в маленьких предприятиях оказались по сути дела оторванными от большой экономики. Многие не смогли противостоять произволу чиновников, некуда было обратиться за защитой. В результате устоять удалось не всем, а только самим сильным. В их числе и Воронежавтодор, который, на себе ощущив пользу крупного объединения, стал одним из самых активных участников Союза строителей.

Основной деятельности Союза стал залог о работодателях и объединениях работодателей, появившийся в 2002 году. Он позволяет нам влиять на власть. На последнем съезде промышленников и предпринимателей Президент Путин так и сказал, что надо передавать некоторые функции управления исполнительной власти в объединения работодателей. После последних преобразований в управлении страной, связанных с сокращением численности министерств, это будет делаться в полной мере.

Но воронежские строители еще до этого попытались внедрить систему своего участия во всех строительных процессах. За три года Союз стал значимой силой. В него входит 75 организаций и 2 частных лица. Наш Союз поддерживает губернатора области. Благодаря этому, мы участвуем в

решении всех значимых, крупных вопросов, касающихся планирования, строительства и по большому счету распределения средств. Идет активный обмен информацией, технологиями, рапределениями. Все это обобщается и распространяется через нашу еженедельную газету, которая выходит на 16 полосах.

Для решения оперативных вопросов и составления перспективных планов ежемесячно собирается совет Союза строителей в составе 25 человек. И все руководители предприятий области постепенно стали понимать, что только сообща можно сбалансировать строительный комплекс. В этом наглядно убеждает деятельность Союзов строителей в Санкт-Петербурге, на Кубани, а теперь и у нас, в Воронежской области.

И не стоит думать, что в условиях рыночной экономики объединение организаций, порой конкурирующих друг с другом, окажется неэффективным. Ведь общих точек соприкосновения все-таки больше, чем разногласий. К тому же мы вмешиваемся в подготовку и проведение торгов, разрабатываем справедливые условия конкуренции.

В частности, проводим ежегодный конкурс на лучшую строительную организацию. Участвуйте, побеждайте, получайте диплом победителя, который дает право на преимущество в конкурсных торгах при прочих равных условиях.

Правильная организация торгов – одно из приоритетных направлений деятельности Союза. Объекты, особенно строящиеся за бюджетные деньги, должны проходить



через объективные серьезные торги, а не через задние двери. Мы добьемся и этого, и того, чтобы на вновь построенных объектах устанавливались памятные доски с указанием тех, кто их строил. Пусть все знают о предприятиях, работающих только с высочайшим качеством и профессионализмом, таких, как ОАО «Воронежавтодор».



Юрий Перебейносов



Технический директор
Геннадий Котов –
один из начинателей
технологии Сларри-Сил

НА РОДИНЕ РУССКОГО СЛАРРИ

Ответить на этот вопрос просто. В девяностые годы в Воронежской области сложилась единая цепь, в которой прочно сплелись звенья Главного управления автомобильных дорог Воронежской области, кафедры строительства автомобильных дорог ВГАСУ и, конечно, Воронежавтодора как непосредственного исполнителя и испытателя всех достойных новинок. А главным испытательным полигоном стала база Воронежского филиала № 2 ОАО «Воронежавтодор».

– Наше предприятие было образовано в 1959 году как участок ДСУ-1, – рассказал директор филиала Юрий Николаевич Перебейносов. – А в качестве отдельной структуры существуем с 1991 года. Численность 70 человек. Основная задача – производство асфальтобетона и битума для пяти близлежащих районов Воронежской области. Кроме этого занимаемся выпуском модифицированных битумов на основе каучука СКС, производством битумной эмульсии всех классов, подбором рецептов эмульсий под разный каменный материал, устройством слоев износа Сларри-Сил и ямочным ремонтом на основе битумных эмульсий. Общие объемы работ составляют около 50 млн рублей ...

Вместе с директором мы идем по обширной территории, занятой различным оборудованием, и он вспоминает, как в конце девяностых эта база превратилась в экскурсионную площадку.

Впрочем, здесь было, да и сейчас здесь есть на что посмотреть. База расположена в живописном месте. Она располагает двумя тупиками с возможностью разгрузки 40 вагонов одновременно, емкостями для хранения битума и гудрона. О состоянии экологии свидетельствует зарыбленный пруд. О сте-

Первый в России опыт приготовления и использования модифицированного битума, отмеченный золотой медалью ВДНХ СССР. Один из первых успешных результатов массового приготовления и использования катионактивных битумных эмульсий. Исследования и испытания антигололедного покрытия Грикол. Освоение и собственные разработки новых методов шероховатой поверхностной обработки, для которых в дорожном обиходе уже появился новый термин «Русский Сларри». Почему воронежским дорожникам в последнее десятилетие удается так активно участвовать в распространении новых технологий?

Пени организации труда можно судить по комнате психологической разгрузки с музыкой, цветами, светящимися панно с видами природы. Описание бытового корпуса можно завершить уютным актовым залом, столовой и отведенным местом под физкультурные занятия. Кстати, дорожники второго филиала – активные участники всех спортивных мероприятий. В позапрошлом году они заняли первое место в общекомандном

зачете на спартакиаде воронежских дорожников, в прошлом были вторыми.

Но главное на базе, конечно же, техническое оснащение. Самое старое оборудование и, по сути дела, ее сердце – это окислительная установка, с помощью которой дорожники до сих пор получают собственный битум. От нее питается все остальное: установка битумно-каучукового вяжущего, два АБЗ «Тельтомат» и «Бернарди» производительностью по 100 тонн в час, американская установка по производству катионной битумной эмульсии.

Впрочем, трепетного отношения к зарубежным авторитетам у воронежцев нет. Приобретая лучшие, отработанные и испытанные образцы, они, тем не менее, дают всему поступающему оборудованию собственную строгую оценку.

Так, в 1996 году после монтажа и пробного запуска АБЗ «Бернарди», оснащенного самой передовой по тем временам автоматикой и системой экологической безопасности, фирма-изготовитель получила 25 серьезных замечаний по конструкции установки. Правда, устранили их своими силами.

Еще дальше пошли воронежские дорожники в использовании технологии устройства шероховатой поверхностной



Николай Паневин



Владислав Подольский

обработки. В 1997 году был заключен договор с американцами по передаче технологии Сларри-Сил, а уже с 1998 года начался выпуск битумных катионных эмульсий и освоение технологии нанесения на асфальтобетонные покрытия автомобильных дорог слоев износа Сларри-Сил. В июне 1998 года на автодороге «Подъезд к с. Латному – г. Семилуки» появились первые 10 км покрытия, которые до сих пор радуют дорожников своим состоянием и наглядно демонстрируют правильный выбор технологии, по сути дела позволившей сохранить сеть дорог Воронежской области. Но опытов для этого пришлось ставить много.

Дело в том, что американская технология предполагала и американский подход к делу. Почему, например, свернулась эмульсия и что делать с ней теперь? На такой вопрос зарубежный инструктор, которому платили по тысяче долларов в день, отвечал предложением заменить аппаратчика. Так что до всего приходилось доходить самим. Сами разрабатывали условия выхода из нештатных ситуаций, подбирали рецептуру с использованием российских материалов. В этом немалым подспорьем оказалась хорошо оснащенная лаборатория, руководит которой Ольга Митрофановна Дунешенко. Ее вклад в освоение новых тех-

нологий Юрий Николаевич отметил особо. Также как бесспорны заслуги главного инженера Вячеслава Алексеевича Жаглина и других участников тех уже, кажется, совсем давних событий – Олега Козлова, Владимира Алексеевича Турищева...

Что-то делалось исходя из их опыта, что-то рождалось в спорах, а иногда пользовались методом проб. Бывали и ошибки. Так, для выпуска эмульсии вначале приобрели установку Уфалейского завода. Но вскоре выяснилось, что ее параметры не позволяют обеспечить технологию Сларри-Сил. Пришлось заменить на американскую установку. Монтировали ее собственными силами и, как оказалось, удачно. В дополнение технологической цепочки приобрели восемь битумошебнераспределителей, смеситель-распределитель эмульсионной минеральной смеси "Макропайвер" и две машины ямочного ремонта. Причем если первая была в заводском исполнении, вторую собрали, используя запасные части.

А умельцы из Терновского филиала ОАО "Воронежавтодор" во главе с директором Ю.А. Шумилиным пошли еще дальше. Они изготовили собственные машины для ямочного ремонта с использованием битумных эмульсий. Для этого им понадобился автомобиль ЗИЛ. На него установили емкость с эмульсией, для распыления под давлением использовали газовый баллон и автомобильный компрессор. Опыт быстро разошелся по дорожным предприятиям, и теперь 80 процентов ямочного ремонта на опорной сети производится с помощью битумной эмульсии. Не требуется отбойных молотков, уплотняющих катков, асфальтобетонной смеси.

– К нам приезжали учиться многие, – говорит Юрий Перебейносов, – из Челябинска, Тольятти, Рязани, Новосибирска, Красноярска. Кто-то после этого запустил свое производство. Другие продолжают пользоваться нашим. Среди получателей эмульсии Санкт-Петербург, Волгоград, Краснодар, Астрахань, Псков, Саратов, Тамбов...

Но, перечисляя адреса партнеров, Юрий Николаевич отмечает, что, несмотря на постоянно расширяющуюся географию сотрудничества, в целом объемы производства сокращаются. Если в прежние годы производили до 24 тысяч тонн битума, в прошлом выпустили только 5,7 тысячи. Соответственно уменьшился объем остальной продукции, особенно асфальтобетонной смеси. Причина банальна – постоянное со-

крашение средств на дорожное строительство. Дефицит финансовых средств стал основной причиной уменьшения количества новых разработок у воронежских дорожников.

– Это очень тревожный симптом как для предприятия, так и для дорожной отрасли в целом, – считает заведующий кафедрой «Строительство автомобильных дорог» Воронежского государственного архитектурно-строительного университета, доктор технических наук, профессор Владислав Поздольский. – Известно, что российские дороги не рассчитаны на современную нагрузку и по количеству автомобилей, и по их грузоподъемности. И уже сейчас стал актуальным вопрос о том, как увеличить пропускную способность автодорог.

Чтобы успешно решить эту задачу, нужны фундаментальные теоретические и экспериментальные исследования, нужны опытные участки, наблюдение за которыми позволит через пять-семь лет разработать и выдать соответствующие рекомендации, как это сделали сейчас воронежские дорожники с шероховатой поверхностью обработкой Сларри-Сил. В последние годы Главное управление автомобильных дорог Воронежской области активно содействует развитию новых технологий, но без специалистов Воронежавтодора многие разработки остались бы в бумажном варианте. И просто поразительно, что это акционерное общество, предприятие с частной формой собственности берется за решение проблем государственной важности, от серьезных научных исследований на благо российских дорог до подготовки квалифицированных кадров. Этому способствуют наши тесные связи. В Воронежавтодоре создан и эффективно участвует в учебном процессе филиал кафедры "Строительство автомобильных дорог" ВГАСУ на производстве. Возглавляет ее генеральный директор ОАО "Воронежавтодор", кандидат технических наук Виктор Иванович Алферов. Активно передают студентам свой богатый опыт и другие сотрудники – начальник отдела технического контроля и охраны окружающей среды Воронежавтодора кандидат технических наук Николай Иванович Паневин, заместитель генерального директора Александр Иванович Целковнев, технический директор Геннадий Анатольевич Котов. Это люди, которые не только думают о будущем российских дорог, но и готовят его своими руками.



Ольга Дунешенко



Эмульсионная установка

НЕОТЛОЖКА ДЛЯ МОСТОВ

Больше 400 мостов, общей протяженностью почти 22 километра, перекинули свои пролеты через Дон и его многочисленные притоки, протекающие по Воронежской области. Массово построенные во времена дорожного бума шестидесятых, они к концу века так же массово постарели и стали нуждаться в ремонте. Особенно очевидно это было для Воронежавтодора, филиалы которого занимались содержанием искусственных сооружений на своей сети дорог. Понятно, что ремонт мостов дело специфическое, но кто им будет заниматься? Крупные мостовые предприятия предпочитали искать более солидные объекты.

Да и собственный мостостроительный филиал не стали переориентировать на ремонтные работы. Чтобы углубить специализацию и взять обслуживаемые мосты под жесткий контроль, продлив их жизнь и обеспечив безопасный проезд на долгие годы, создали новый мостовой ремонтный филиал, возглавил который опытный дорожник Никита Суренович Айрапетян.

В этом году предприятию исполнилось ровно 10 лет.

— **Н**ачинали с нуля, на голом месте, на площадке бывшего асфальтобетонного завода, — вспоминает Никита Суренович Айрапетян. — За три года с помощью Воронежавтодора построили базу и оснастились техникой. Сейчас в парке техники три крана, два миксеры, самосвалы. Работу по ремонту и реконструкции объектов ведут четыре участка. Как правило, в год приводим в нормативное состояние 5–6 мостов, выполняя объем работ на 40–45 млн рублей. Нынешние мощности позволяют делать больше, да и потребности в ремонте остаются значительные, но из-за отсутствия финансирования приходится сдерживаться. Всего же за прошедшие десять лет мы реконструировали 10 мостов и отремонтировали 70 мостов и путепроводов. Все работы выполнены без нареканий, с высоким качеством, подтвержденным лабораторными исследованиями...

Среди самых значимых объектов — мост длиной 180 м через реку Битуг на федеральной автодороге А 144 Курск — Воронеж — Борисоглебск. Не менее памятным стал мост в Малой Приваловке, где новоявленным мостовикам впервые доверили реконструкцию сооружения. Прежний мост был практически полностью разобран, и работы начались с забивки свай. По существу, построили новый объект. Этот опыт лишний раз подтвердил, что построить мост порой много проще, чем реконструировать старый.

Из других особенных объектов Никита Суренович вспомнил и путепровод на автодороге магистраль Дон — Лиски в районе Среднего Икорца, сданный в 2001 году. Работы по замене балок и увеличению габаритов велись над электрифицированной железной дорогой без прекращения движения поездов и автомобилей. Впрочем, только



так и можно заниматься ремонтом на действующих магистралях.

Ко всему прочему, если в строительстве подходит может быть типовым, то ремонт всегда строго индивидуален, в зависимости от болезни каждого моста. Хотя определенные стандартные методы тоже наработаны. Так, чтобы расширить рамки допустимых нагрузок на мост, он разбирается до балок. Затем ремонтируется пролетная часть. Заливается монолитная железобетонная плита толщиной 28–30 см. Она увеличивает несущую способность балок, продлевает сроки жизни. На следующем этапе за счет накладных плит консолей увеличивается габарит: 9 до 10–11 метров. В таком виде обновленные мосты простоят без особых затрат десятки лет.

За прошедшие годы мостовики накопили немалый опыт и работы, и ее о



анизации. Например, в ходе становления предприятия было опровергнуто расхожее мнение о том, что одна организация способна обеспечить содержание всех мостов области. Какой бы мобильной она ни была, нельзя объять необъятное. И поэтому пока содержанием искусственных сооружений заняты дорожно-строительные филиалы Воронежавтодора. Но специализация в этом деле все равно необходима, и в будущем рациональным было бы создать несколько предприятий, оснащенных соответствующей техникой, специализированных именно на содержании мостов.

Не все, конечно, складывалось так, как хотелось бы. Вначале в проект базы мостовиков закладывалось строительство собственного полигона железобетонных изделий, где можно было бы изготавливать все основные конструктивные элементы мостов, вплоть до балок. Но пока вместо красиво нарисованных в документации арматурного и формовочного цехов на деле только небольшой бетонно-расторвенный узел. Денег для окончательного воплощения задуманного, как это часто бывает, не хватило. Пришлось довольствоваться уже имеющимися в Воронежской области мощностями, изготавливающими товарный бетон. Прежде всего, это Воронежский мостовой филиал Воронежавтодора.

Но это не решает проблемы. В частности, в прошлом году при потребности 2000 кубометров железобетона в мостовом филиале взяли только 70 кубов. Остальное изготавливали своими силами, а что посложнее – брали на специализированных заводах в Лисках и Павловске. Из положения выходили, но опыт десяти лет работы снова и снова напоминает о том, что намного удобнее и экономически выгоднее было бы иметь собственное производство товарного мостового железобетона.

Чередной год по объемам мало чем отличается от предыдущего. Пока в производственной программе четыре моста. Два переходящих и два вновь начинаемых. Стоимость строительно-монтажных работ 27 млн рублей. Но в перспективе есть возможность получить заказ на еще три объекта в Подгоренском районе. С их учетом предприятие выйдет на прошлогодний уровень освоения средств.

Работает в коллективе 160 человек. Добрую половину составляют те, кто начинал вместе с Никитой Суреновичем. Остальные меняются. В основном текучесть началась в последние годы. Она обусловлена тем, что 3 года назад, когда отменили дорожный налог, возникла определенная сложность не только с размерами заработной платы, но и со своевременностью ее выдачи.

– У ближайших конкурентов уровень оплаты труда оказался в полтора-два раза выше, – говорит Айрапетян. – И потому бывает, что ценные специалисты, хорошо подготовленные у нас механизаторы и монтажники, переходят туда. В прошлом году из одной бригады ушли сразу 7 человек из 12. Но осуждать их не за что – материальный стимул для людей прежде всего, им хочется



жить лучше. Так что выбор остается за ними. И многие склоняются к нашей системе работы. Дело в том, что у нас работы, как правило, организованы вахтовым методом, более рациональным и производительным. Бригады отправляются на участок на 15–16 дней и потом столько же отдыхают. Большинство членов коллектива живет в сельской местности и такой график им очень удобен.

Из них и сложился костяк коллектива. Немало отличных специалистов и водителей, и ремонтников, и мостовиков. Достаточно сказать, что из 15 единиц далеко не новой техники, только одна, в худшем случае две стоят на ремонте. Остальные в полную силу работают на линии. Поэтому хотелось бы отметить таких надежных водителей, как Вышегородцев, Грачев, Лисюков. Из крановщиков среди лучших Мистюков, Наместников, Власов. Очень хорошо работает водитель погрузчика Савинов. Из рабочих обязательно надо отметить Николая Маркина, ответственного, добросовестно-

го человека. Ну и конечно, главное в нашем деле – иметь хороших прорабов. Таких, как Павел Васильевич Бузин или Сергей Валентинович Киреев. Им всегда достаются самые ответственные задания. Отличным прорабом был и Сергей Иванович Нильга, который теперь назначен главным инженером...

Десять лет – срок немалый для любого предприятия. За это время сложилось немало хороших традиций. В частности, мостовики принимают активное участие в ежегодных спартакиадах, занимая неплохие места. А сам Никита Суренович Айрапетян с успехом отстаивает честь дорожников Воронежавтодора в шахматных турнирах. В этом году он занял второе место в Центральном федеральном округе. А когда у людей есть время не только на работу и дом, но и на организованный досуг, можно не сомневаться, что будущее есть и у них, и у их предприятия, несмотря на все сложности современного этапа развития дорожной отрасли.

НИЗКИЙ ПОКЛОН ОТ ПРОФСОЮЗА

Евгений КОЛОТЕВ,
председатель
областной организации
Общероссийского
профсоюза работников
автомобильного
транспорта и дорожного
хозяйства

□ сложном положении с финансированием дорожной отрасли, сложившемся после отмены дорожного налога, сегодня знают все. И, казалось бы, в этих условиях руководителям дорожных предприятий не до заботы о социальной сфере и быте коллектиvos. Но в Воронежской области такая работа ведется постоянно. У дорожных и транспортных руководителей не возникает вопроса о ее целесообразности и полезности. В сущности цели профсоюза и администрации совпадают: у всех работающих должна быть своевременная зарплата, оборудованное и безопасное рабочее место, возможность отдыха. Особо активно, в тесном контакте с обкомом профсоюза развивает социальную сферу ОАО «Воронежавтодор».

Причина в том, что здесь никогда не было жесткого противостояния администрации и профсоюза. Мы не противоположности, а партнеры. Генеральный директор Воронежавтодора Виктор Иванович Алферов – сам член ЦК комитета профсоюзов, технический директор Геннадий Анатольевич Котов – член президиума обкома профсоюза. А когда руководство непосредственно участвует в профсоюзной деятельности, то и остальные работники начинают не только осознавать, но и чувствовать на себе важность этого социального партнерства.

Начинается оно с разработки тарифного соглашения между обкомом профсоюза и Воронежавтодором. Принималось оно не просто. Несколько раз вопрос выносился на совет директоров. Спорили, искали и находили компромисс. Зато теперь оно стало отправной точкой для заключения коллективных договоров в каждой организации. В нем оговорены все нюансы, весь минимальный набор жизненных благ, который должно предоставить предприятие. А если оно имеет возможности, то в состоянии само расширить эти рамки.

Кроме прочих моментов, хотелось бы отметить, что в этом соглашении особая роль придается возрождению системы производственных соревнований, состоявших за право называться лучшим мастером, лучшим специалистом. И хотя материальные возможности для награждения победителей не так велики, как хотелось бы, моральный стимул тоже важен для производства. Не зря же во всем мире существуют почетные звания и степени, которые приносят людям моральное удовлетворение и уважение окружающих.

Естественно, в соглашении предусмотрено и то, что профсоюз в контакте с предприятиями будет продолжать работу по оздоровлению. Все желающие получают для своих

детей путевки в детские лагеря отдыха. Есть возможность отдохнуть в наших областных профсоюзных здравницах, которые мы сохранили.

Другой важной точкой соприкосновения стала ежегодная учеба с профактивом и с хозяйственными руководителями. Занятия с директорами и с главными инженерами проводятся не только по их узкой специализации, но и по вопросам охраны труда, трудового законодательства, пенсионного обеспечения. Есть лекции и практикумы по рассмотрению конфликтных ситуаций, по умению вести переговоры, правильно общаться в той или иной ситуации. Прежде график ежегодной учебы укладывался в один день. Сейчас сами руководители предлагаю отводить на учебу два дня, чтобы успеть осмыслить услышанное и обменяться мнениями.



В течение всего года профсоюзы также стараются пополнять знания производственников. Мы отслеживаем изменения в сфере трудового законодательства и сообщаем о них всем руководителям, проводя при этом консультации о применении того или иного нормативного акта. В прошлом году, например, вышел новый закон по охране труда. Мы организовали размножение этого документа в типографии и разослали по предприятиям.

Еще одно специфическое направление сотрудничества профсоюза и производства – это работа с молодежью. В конце прошлого года состоялся пленум обкома по молодежной политике. На него пригласили руководителей и по два-три молодых человека из каждого трудового коллектива. Там было принято решение создать Молодежный совет, председателем которого стал инженер по охране труда ОАО «Воронежавтодор» Алексей Седых. Молодежный совет собирался уже дважды, и одним из основных направлений наметил подключение к развитию спортивной работы. Это естественно, кому как не молодежи заниматься спортом. И думаю, результаты можно будет наблюдать уже на ближайших спартакиадах, которые мы организуем совместно с дорожниками и транспортниками.

Постоянно проводятся под эгидой Областного совета профсоюзов и круглогодичные соревнования по самым разным видам спорта – от шахмат и мини-футбола до бега и плавания. И хотя в течение последних четырех лет наш обком ниже третьего места в общекомандных первенствах не опускается, по численности и наличию молодежи мы далеко от лидеров – обкомов просвещения, медицины, госучреждений. Задача Молодежного совета – помочь раскрыть спортивным талантам. Как знать, может, через несколько лет мы будем радоваться



Занятие группы ушу

успехам какого-нибудь пока неизвестного молодого человека так же, как мы радуемся сейчас успехам Никиты Суреновича Айрапетяна, руководителя мостового ремонтного филиала ОАО «Воронежавтодор», кандидата в мастера спорта по шахматам, занявшего второе место по Центральному федеральному округу.

Вообще, физкультурное движение быстро набирает обороты. Прогресс заметен даже по тем спартакиадам, что мы проводим в канун профессиональных праздников автомобилистов и дорожников. Если на первых соревнованиях число участников не превышало 50 человек, то на последней спартакиаде дорожников области было более 300 участников. Многие команды прибывали одетые в свою форму, с символикой их предприятий, с группами поддержки. Это действие превращается в праздник. А агитация проста: достаточно человеку один раз поучаствовать в таких соревнованиях, он сам рвется на них.

Вопросами спорта интересуются все, но надо отметить, что Воронежавтодор решает их наиболее активно. Это можно было наблюдать даже на Всероссийском совещании дорожников, где волейбольная команда Центрального федерального округа под руководством Виктора Ивановича Алферова, который и сам заядлый волейболист, заняла третье место. Еще более наглядно интерес к физической активности и здоровому образу жизни проявился в создании собственного спортивного зала Воронежавтодора. Предыстория такова. В свое время эта организация строила жилье и до сих пор эксплуатирует жилой фонд в Лисках, Новой Усмани и Воронеже. Прежде на первом этаже комфортабельного многоэтажного дома дорожников в областном центре



Тренажерный зал спортзала Воронежавтодора

располагался магазин. Но два года назад Воронежавтодор принял решение оборудовать на этой площади спортзал.

Сейчас в нем с интересом и удовольствием занимаются дорожники, члены их семей, дети из окрестных домов. Открыты три группы ушу, две группы шейпинга и аэробики, великолепно оснащен тренажерный зал, есть возможность поиграть в настольный теннис. Только на постоянной основе здесь занимается более ста человек. Но зал доступен всем желающим с 15 до 22 вечера, и уже сейчас порой образуются очереди из желающих потренироваться.

Организует работу спортзала директор жилищно-эксплуатационного филиала ОАО «Воронежавтодор» Валерий Иванович Панин. В штате кассир. Вне штата привлеченные тренеры. Для детей занятия проводятся

бесплатно. С остальных, несмотря на невысокие расценки, собирается в месяц до 10-12 тысяч, которые идут на поддержание в порядке тренажеров и зарплату. Но никакими деньгами не оценить пользу от этого шага. Организован досуг живущих proximity дорожников. Отвлечены от вредного влияния улицы дети.

То есть в целом можно сказать, что воз социальных проблем, который пытается решить профсоюз, постепенно сдвигается в нужном направлении. И нужно низко поклониться за это руководителям Воронежавтодора и других предприятий, активно участвующих в профсоюзном движении. Нельзя забывать, что задача профсоюзов — добиться хорошей жизни для людей, достойной зарплаты и хороших условий труда. Так давайте же вместе делать это.



Призеры волейбольного турнира в Казани



БОЛЕВЫЕ ТОЧКИ ПОДРЯДА

Не секрет, что о том, как и чем живет предприятие, лучше всего знают сотрудники финансовой службы, в частности бухгалтерии, которая в Воронежавтодоре работает великолепно. А вот о том, как преодолеть возникающие проблемы и попытаться если не предотвратить их появление, то хотя бы сгладить последствия, заботится экономическая служба, возглавляет которую Татьяна Васильевна ЯЦКИНА. Ей слово.

ПАРАДОКСЫ СМЕТЫ

— Выполнение объемов, себестоимость, экономический анализ работы всех 37 филиалов, ценообразование, стоимость материалов, транспортные и накладные расходы, плановые накопления, работа с заказчиками, — бегло перечисляет Татьяна Васильевна Яцкина круг обязанностей своего отдела из трех человек и называет основные болевые точки экономики предприятия. Одна из них это взаимоотношения с заказчиками, не включающими в сметную стоимость многие виды работ, и с Центром по ценообразованию, не учитывающим фактическую стоимость материалов и трудозатрат.

— Дело в том, что вся документация по стоимости дорожных работ исходит от нормативов, принятых в строительстве и жилищно-коммунальном хозяйстве, — считает Татьяна Васильевна. — А комплекс жилищного и промышленного строительства, а соответственно и структура стоимости работ значительно отличается от структуры стоимости дорожных работ. У них в основном ручной труд — кладка, отделка и так далее. У них обособленные самостоятельные производства, не связанные в такую тесную технологическую цепочку, как у нас. Там в составе сметной стоимости работ доля ручного труда и зарплаты намного выше, чем в дорожных работах, которые механизированы, особенно на зимнем содержании. А все составляющие накладные расходы и плановые накопления берутся как раз от сметной стоимости зарплаты рабочих и механизаторов. В расчет не принимается даже та часть зарплаты, которая идет инженерно техническим работникам и младшему обслуживающему персоналу.

У дорожников же доля зарплаты по сметной стоимости очень мала — от 4 до 12 процентов. И понятно, что накладные расходы не покрывают тех затрат, которые мы несем в действительности. И мы не одиноки. Я сделала анализ по 2003 году и выяснила, что у нас зарплата в структуре себестоимости составляет 20–25 процентов. То есть как в целом по всей России. Значит, с подобными проблемами сталкиваются все дорожники.

Есть и другие нюансы. Например, заметно отличается сметная стоимость территориальных объектов от сметной стоимости федеральных. Парадокс в том, что одна организация содержит разные сети дорог, выполняет на них одинаковую работу, которая оплачивается по-разному.

Кроме того, в накладных расходах сидит налог на землю и аренда земли — позиции, по которым каждый год ставки увеличиваются вплоть до удвоения. Вообще, налоговое бремя очень тяжело. Да еще и новые формы появились в виде автогражданского страхования. Ставки в них соответствен-

но для юридических лиц выше, чем для лиц физических.

Просто беда, что наше правительство, принимая новые законы и постановления, не видит такого положения в отрасли. Если раньше в накладных расходах социальный налог составлял 5,4 процента, то сейчас, когда вместо него уплачивается взнос за пенсионное и медицинское обслуживание, эта сумма составляет от 36,8 до 40 процентов. От такого налогообложения предприятиям недалеко и до банкротства.

Единственное, что может покрыть накладные расходы, это уплата единого социального налога на всю фактическую зарплату, которая выдается дорожной организации.

ПОДРЯДЧИК ИНВЕСТИРУЕТ ОТРАСЛЬ

Следующая болевая точка — это уменьшение объемов по ремонту и строительству. Если раньше ежегодно Воронежавтодор вводил по 600 км автомобильных дорог, то теперь и 30 км считается хорошо, а один год даже до 10 км доходило. Прежде одной поверхности обработки по тысяче с лишним километров делали, а в прошлом году только 260. На этот год по итогам торгов набрали пока 210 км.

Снижается соответственно выпуск асфальтобетона и черного щебня. Получается, если взять баланс годового рабочего времени, асфальтобетонные заводы работают с полной загрузкой два-три месяца в году. А численность работающих при этом приходится сохранять. Без грамотного персонала нельзя сделать качественную смесь. Вот поэтому мы вынуждены заставлять высококвалифицированных рабочих работать на ямочном ремонте и других операциях, не требующих их знаний по основной профессии.

То же и с механизаторами. Принят, например, человек машинистом автогрейдера 5 разряда, и нет разницы, что он делает, планирует обочины на содержании или нарезает корыто, у него одна и та же ставка, хотя методика определения сметной стоимости у этих работ разная.

Отсутствие работы влечет за собой нехватку средств на самые необходимые вещи, вплоть до того, что случаются задержки с выдачей зарплаты. Здесь уже получается, что мы осознанно инвестируем дорожную отрасль. Ведь плата за труд это своего рода инвестиция. Экономика страны живет за счет зарплаты. Получив деньги, люди тратят их на товары. Идет воспроизводство, кругооборот. А когда дорожники не получают зарплату по два-три месяца, они направляют инвестиции в дорожное строительство. Потому что эти средства идут на выполнение подрядных работ. И не только эти.

Заметьте, выиграв торги, Воронежавтодор немедленно приступает к работам, не ожидая поступления средств от заказчика. При необходимости берет кредит в банке. Причем возврат процентов за кредит заказчик не гарантирует, как не гарантирует авансирование и своевременный расчет по окончании работ.

Мы не раз указывали на эту странность при заключении договоров подряда, но у заказчика ответ один — мол, Москва рекомендовала эту болванку, ей мы и будем пользоваться. А подрядчику ничего не остается, как работать по поставленным условиям.

Что в результате? Нагнетается социальная напряженность. Сокращаются социальные льготы. Все меньше денег выделяется на приобретение техники. Кто будет дальше работать? Те, далекие от области организации, которые заявляют об участии в торгах, дают заниженную стоимость, а потом привлекают на эти работы дорожников области, которые не уйдут с дорог, не бросят работы хотя бы уже по тому, что делают их в первую очередь для себя и своих близких, для родной земли.

НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТЬ ЗАКАЗЧИКА

Еще одна беда — заказчики часто оказываются неплатежеспособными. Копится кредиторская и дебиторская задолженность. Единственное, что позволяет в этих условиях продолжать работу, это совместное существование предприятий в системе Воронежавтодора. При сложившейся системе оплаты выполненных работ самостоятельно ни одно отдельное предприятие не сможет своевременно заплатить ни за материалы, ни за электроэнергию, ни за газ. А мы оплачиваем авансом.

Многие филиалы заключают прямые договоры, однако их объемы небольшие, до 10 процентов. Причем, как правило, их заказчики зачастую тоже оказываются неплатежеспособными. Особенно в сельской местности. Единственными «правильными» заказчиками были представители автозаправочных бизнесов. Но эра обустройства АЗС заканчивается.

И дорожники ищут работу где только можно. Они оказывают услуги населению по автоперевозкам, ремонтируют школы, больницы, берутся за сельское хозяйство, делают все, чтобы остаться предприятием, способным выполнять основную функцию — содержание областных дорог. Но в сфере дополнительных работ дорожники могут взять немногое. Там есть свои отраслевые предприятия.

Зная все это, невольно задумаешься над будущим Воронежавтодора, которое выглядит совсем не безоблачным. Впрочем, дело не в нашем отдельном предприятии. А в целом в подходе к дорожной отрасли и дорожному строительству. Отношение к нему должно измениться на уровне правительства. Нельзя годами не замечать, что сокращаются железнодорожные перевозки, не говоря уж о водных и авиационных. Основная нагрузка ложится на автодорожные перевозки, как пассажирские, так и грузовые. Мы постоянно на всех уровнях слышим, что дороги — это артерии страны, так пора принять меры, чтобы эти артерии пропускали кровь экономики с полной отдачей.

РЕВОЛЮЦИЯ



Venieri



СОЧЛЕНЕННЫЕ
ЭКСКАВАТОРЫ-ПОГРУЗЧИКИ

СОЧЛЕНЕННЫЕ
КОВШОВЫЕ ПОГРУЗЧИКИ

С ФРОНТАЛЬНЫМ НАВЕСНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ



www.venieri.ru

ИталТехИмпорт

Центральный офис:
198260, Санкт-Петербург,
ул. Солдата Корзуна, д.1, к. 1
тел.: (812) 155-66-91
(812) 155-27-62
факс: (812) 155-76-10

Представительство в Москве:
129366, Россия, Москва,
пр. Мира, 150, офис 0502
тел.: (095) 234-12-50
(095) 234-14-35
факс: (095) 234-12-49

Чтобы построить мир завтрашний, воспользуйся технологиями дня сегодняшнего!

Новые ТЕХНОЛОГИИ света



СНД-1

ЖКУ 51-250-001-У1
натриевая лампа на 150/250 Вт
масса - 11,5 кг
размеры - 600x270x237 мм



СНД-5

ЖКУ 52-400-001-У1
натриевая лампа на 400 Вт
масса - 14 кг
размеры - 850x380x315 мм



- ▶ Использование в светильниках ЭПРА позволяет включаться в общую систему управления освещением и снизить расход электроэнергии в 1,5 раза
- ▶ ЭПРА позволяет удвоить срок службы ламп и избежать пульсации светового потока
- ▶ высокоеффективный отражатель светильников формирует широкую и симметричную диаграмму распределения силы света
- ▶ возможность использования любой пускорегулирующей аппаратуры
- ▶ высокая степень защиты оптического отсека от пыли и влаги IP 54
- ▶ антивandalное исполнение корпуса, откидывающаяся крышка
- ▶ экономия при оснащении новых объектов от 90 до 300 тыс. руб.

- ▶ коэффициент мощности не менее 0,85
- ▶ КПД не менее 60%
- ▶ крышка и защитное стекло выполнены из ударопрочного поликарбоната Macrolon
- ▶ климатическое исполнение У1 соответствует ГОСТ 15150-69
- ▶ диапазон рабочих температур от -40°C до +40°C (с ЭПРА до -60°C)
средний срок службы 10 лет

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
«УРАЛЬСКИЙ ОПТИКО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»

www.uomz.ru
УОМЗ

620100, г. Екатеринбург, ул. Восточная, 336.
тел/факс (343) 224-18-03, 224-16-80
e-mail: frank@gin.global-one.ru

АЛМАЗНАЯ ТЕХНИКА для ДОРОГ

НАРЕЗКА ШВОВ
ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ



АСФАЛЬТ

БЕТОН

ООО «ЦЕДИМА»
129343, Москва,
ул. Уржумская, д.4, стр.2
тел.: (095) 189-95-12 771-68-76
факс: (095) 189-93-91
info.russland@cedima.com
www.cedima.de
www.ooocedima.ru

ПРОИЗВОДСТВО



- спецполуприцепов для перевозки цемента и других сыпучих материалов, сырой нефти и нефтепродуктов, воды, сжиженных углеводородных газов
- технологического оборудования для цементной промышленности
- дорожно-строительной техники
- самосвалов



ЗАО "БЕЦЕМА"

тел.: (095) 562-9032, 562-3057, ф. 562-1046 www.becema.ru

IMPEX  AG®
CONSULTING

СТРОИТЕЛЬНАЯ И
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА
ПРОДАЖА, СЕРВИС, ЗАПЧАСТИ



ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ ОБРАЩАЙТЕСЬ:

125130, Россия, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 33 корп. 50

Тел. (095) 156 36 43 / 60, факс (095) 156 33 35

E-MAIL: INFO@IMPEX.RU, ВЕБ-САЙТ: WWW.IMPEX.RU



Лучшее из Европы для российских дорог!



ДОРОГИ МОРДОВИИ НА МАРШЕ



Еще 50 лет назад система дорожного хозяйства Республики Мордовия представляла собой набор разрозненных районных дорожных организаций, занимавшихся сбором средств и обслуживанием дорог, которые подчинялись Управлению автомобильных дорог при Совете Министров республики. Трудно поверить, но факт остается фактом: до 60-х годов в Мордовии практически не было дорог с асфальтобетонным покрытием.

В 70-е годы началось тотальное наступление на вековое мордовское бездорожье, создаются шесть дорожных участков (ДУ): Красносльбодский, Темниковский, Чамзинский, Торбеевский и два участка в Саранске, которые начали заниматься ремонтом и содержанием складывающейся опорной сети дорог республиканского и областного значения. В этот же период создается и первое дорожно-строительное управление в Саранске. В 1969 году создается Мордовский дорожно-строительный трест, в состав которого входили: Саранское, Торбеевское, Чамзинский, Ст. Шайговское ДСУ и Управление механизации в Саранске.

В 1973 году происходит объединение Дорстройтреста и управления автомобильных дорог, то есть создается единый орган по дорожному хозяйству республики – Мордовское производственное управление строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, осуществляющих функции органа госу-

правления, заказчика и эксплуатирующей организации.

Именно с того момента ведет отсчет история ГП «Мордовавтодор», когда появились первые в республике дороги с твердым покрытием: Саранск – Рузаевка, Саранск – Красносльбодск – Н. Выселки, Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Пенза – Саратов.

Новый этап в истории дорожного строительства Мордовии связан с преобразованием в 1980 году линейных участков в дорожно-строительные управления. Появился реальный хозяин, способный содержать, ремонтировать и строить дороги. К началу 90-х годов почти все районные центры были соединены с Саранском железнодорожными станциями и асфальтобетонными дорогами, а центральные усадьбы колхозов и совхозов получили с ними надежную связь.

В период с 1973-го по 1991 год была сформирована сеть автомобильных дорог нашей республики.

В это время было построено 2080 км новых автомобильных дорог с твердым покрытием, отремонтировано 6554 км дорог.

Большинство дорог республики, а их сегодня 5400 км, построены специалистами Мордовавтодора. Да и сегодня большая часть отремонтированных и отстроенных километров дорог появляется при участии Мордовавтодора.

Сегодня более 60 процентов дорог с твердым покрытием (2885 км) обслуживает Мордовавтодор, из них 334 км – дороги федерального значения.

Сосредоточение в одних руках функций

заказчика и подрядчика было признано нерациональным. Создается Государственное управление капитального строительства и дорожного хозяйства (ГОСУКС) – государственный заказчика по бюджетному гражданскому строительству и дорожным работам, а ГП «Мордовавтодор» преобразуется в чисто подрядную дорожную организацию. Мордовавтодор до настоящего времени государственное предприятие.

ГП «Мордовавтодор» – ведущая организация дорожной отрасли республики. Его сегодняшняя структура сложилась в 1973 году и до настоящего времени в основном остается неизменной. В состав ГП «Мордовавтодор» входят 22 ДРСУ, мостостроительное управление, управление производственно-технической комплектации и автобаза с общей численностью работающих 2000 человек.

Мордовавтодор ежегодно наращивает объемы выполняемых работ. Богатый опыт работы в дорожном строительстве и достаточный производственный потенциал позволяют успешно справляться с установленным заданием.



Дорожницы Мордовии



ТЕРНИСТЫЙ

**РЕСПУБЛИКА МОРДОВИЯ –
ОДНА ИЗ НЕМНОГИХ
В РОССИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ЕДИНИЦ, ГДЕ СОХРАНИЛИСЬ
ДРСУ КАК ГОСУДАРСТВЕННЫЕ
ПРЕДПРИЯТИЯ
С ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫМ
УПРАВЛЕНИЕМ.**



**Выдержать написк
приватизаторов,
расхватывающих все
в частную, акционерную
собственность, смогли
далеко не все руководители.**

**И многие теперь
признают, что дороги
требуют эффективного
централизованного
управления, а поспешное
разрушение годами
складывающейся системы
управления дорогами
в конце девяностых годов
себя не оправдало, привело
к распаду многих коллективов
дорожных предприятий,
особенно тех, кому досталась
работа по содержанию дорог.**

**А это напрямую привело
к ухудшению качества дорог.
В Республике Мордовия
не пошли по этому пути,**

**сохранив государственные
дорожные предприятия
в самых отдаленных районах
и обеспечив высокое
качество содержания дорог
в зимнее и летнее время
благодаря, как все говорят,
воле и прозорливости одного
человека – генерального
директора Мордовавтодора
Рафика Аминовича
САЛИХОВА.**

Всякая несправедливость искривляет линию нашей жизни. Да еще не в лучшую сторону. Если этих несправедливостей накапливается много, то люди зачастую теряют ориентиры, пропадают. И только особо стойким удается вопреки давлению трудностей и несправедливостей упорно делать свое дело так, как подсказывает совесть.

Несправедливостей в жизни Рафика Аминовича было столько, что хватило бы, чтобы согнуть двоих-троих человек. А его они только закалияли, добавляли опыта и укрепляли в правоте выбранных норм жизни.

Он из тех, кто никогда не жаловался на обстоятельства, а потому и не попадал к ним в зависимость. Наверное, здесь сказываются крепкие родовые корни: не было в семье Салиховых бездельников и лодырей. Отец, которому сейчас 78 лет, приучавший Рафика с детства не гнушаться никакой работы, особенно тяжелой, физической, и сам всю жизнь проработал не в кабинете за столом, а на ветрах да морозах, оставаясь справедливым и честным, уважаемым окружающими человеком.

Рафик Аминович похож на отца не столько внешне, сколько характером, принципиальностью и упрямством, без которых человека легко повернуть, отговорить от принятого решения.

И когда он, молодой специалист, после армии и вуза получил первую свою должность мастера-мелиоратора, то понимал свою роль не как наставника и надзирателя, а как полноправного участника труда. Он с дипломом инженера садился за рычаги трактора-трубоукладчика и наравне со всей бригадой глотал пыль и потел от напряжения и усталости. И потом свою зарплату скла-

дывал с заработанным бригадой, и уже все вместе они делили деньги по вкладу каждого, справедливо.

Но то были далекие уже семидесятые годы, период развитого социализма. Теперь, когда он стал руководителем Мордовавтодора, и видит работу мастеров, его не оставляет равнодушным то, как некоторые из них понимают свою роль на производстве: указал и проверил!

– Мастер должен быть членом рабочей бригады, работать в ней наравне со всеми. Только тогда он будет авторитетным для рабочих и поймет, сколько весит кусок рабочего хлеба. Иначе не вырастают люди, какие бы должности они ни занимали.

Сам Рафик Аминович уверен, что право на руководящие должности он получил прежде всего тем, что своими руками, на своих плечах почувствовал всю тяжесть и соль труда простого рабочего, знает, как оформить наряд на работу, чтобы без обмана и обиды оценить труд подчиненного.

Поэтому он внимательно наблюдает за мастерами в ДРСУ, отбраковывая белоручек, поощряет и поддерживает тех, кто не боится испачкаться и наравне с рабочими тянет производственную лямку.

И сыну своему, будущему дорожнику, не обещает легкой карьеры. На студенческую практику отправляет в самую глушь, пусть узнает, как варить себе мо-

ПУТЬ БЛЕСТИТ...



лочный суп и стирать носки. Как жить постюм где-нибудь в крестьянской избе без родительского присмотра.

Иногда говорят, что сейчас, в наше жестокое время перемен, все люди изменились, думая прежде всего о себе, о личном. Даже философски это объясняют: вот будет тебе хорошо, и пусть каждый думает о себе, тогда и всем будет хорошо. Однако, к счастью, есть еще те, кто исповедует иную философию, ставя общественные интересы выше личных, и принципами своими не поступается, чем бы это им не грозило.

Никогда не поступался принципами Рафик Аминович. За что и двигали его по карьерной лестнице. Его, беспартийного, партия направляет на работу председателем колхоза, поднять на ноги отстающее хозяйство. Вот именно тогда Рафик Аминович впервые всерьез ощутил всю важность хороших дорог. Да что там хороших, в те годы в Мордовии хорошие дороги только начинали строить, естественно, по основным трассам. Пока государству было не до маленьких сел и деревень. Однако Салихов не стал ждать, когда соберется с силами государство. Он и в ПМК, которым управлял до колхоза, построил все своими силами, облагородил поселок мелиораторов так, что он стал похож на городской микрорайон: подвел газ, воду, централизовал отопление, обустроил дороги и тротуары, открыл детский сад и столовую. Обидно теперь видеть, что за годы пере-

стройки все это пришло в запустение — сменился хозяин, пропало дело.

А колхоз, которым он руководил шесть лет, вышел в передовые, и опять Рафику Аминовичу предложили новую, более сложную работу — избрали председателем Ромадановского райисполкома. Многое он успел сделать для района, и сделал бы еще больше, но началась перестроечная чехарда с ее ежегодными выборами и организационной неразберихой. Из председателя райисполкома его должность переделывают в председателя совета, потом — главу администрации. Но и в этих условиях Салихов прочно держал управление районом, сопротивляясь разрушительным переменам, сохранял все лучшее, что было наработано в хозяйстве района.

Как деятельного и твердого, авторитетного руководителя его избирают в Законодательное собрание республики, председателем аграрного комитета в 1994 году. Два года занимался он колхозами и совхозами республики, стараясь удержать на плаву разваливающиеся хозяйства, не давая рухнуть сельскохозяйственному производству. Но не хватало полномочий, реальных рычагов управления, реальной власти. Отвечать за решения, принятые не им, было не в его характере. Потому и согласился на новую должность — генерального директора Мордовавтодора, предложенную ему в 1997 году.

Многие тогда отговаривали Рафика Аминовича от этого шага. И в дорожной

отрасли была та же неразбериха. Денег на строительство и содержание дорог не было, 80 процентов оборота шло по бартеру. Зарплата работников дорожной сферы упала до девяносто рублей в среднем, объем работ не превышал ста миллионов рублей. Растекались опытные кадры, не было материалов для ремонта и строительства. Все чаще раздавались голоса в пользу приватизации, раздробления дорожных предприятий. Тут легко можно было пойти по течению, опустить руки.

Однако Рафик Аминович имел свой взгляд на развитие дорожной отрасли. Он знал, на что идет, и видел, что нужно сделать, чтобы не упустить республиканские дороги.

А хозяйство ему досталось немалое: 24 дорожных предприятия в различных уголках республики, более двух тысяч работников. Пять тысяч четыреста километров дорог с твердым покрытием общего пользования и местных в Мордовии в запущенном состоянии, из которых в его ответственности 3500 километров основных, наиболее важных и загруженных, тоже в плачевном состоянии.

Объехав все свои владения, он собрал начальников ДРСУ и определил задачи каждому. Объявил, что никакой перестройки управления не будет: Мордовавтодор останется единственным хозяйствующим субъектом, сосредоточивающим финансовые и иные ресурсы в



одном центре. Иначе не удержать дороги, поскольку из 24 предприятий рентабельными были меньшинство. Те, кто занимался строительством и реконструкцией, еще могли сводить концы с концами, а что ожидало отдаленные предприятия, где не было ничего, кроме содержания?

Они по рыночным законам должны были просто развалиться, умереть. Но кто тогда будет следить за дорогами в этих глухих уголках, кто будет отвечать за проезд в населенные пункты, отрезанные от основных республиканских магистралей? Только сохранив малые, отдаленные дорожные предприятия, можно было сохранить дорожную сеть.

Вот так, определив задачу, главное направление, Рафик Аминович настроил на нее всех подчиненных. На каждый из 24 филиалов он спланировал первоочередные работы. А это было прежде всего приведение в порядок дорожного хозяйства: техники, производственных помещений, административных зданий. Постепенно, но неуклонно его предприятия очищались от грязи, строились теплые гаражи и стоянки для техники, переключали на газовое отопление. Все это влетало, как говорится, в копеечку, но генеральный на это денег не жалел: нужно было создать нормальные условия труда и быта на предприятиях как основы высокой производительности.

И конечно, нужно было обеспечить коллективы работой, дать людям возможность зарабатывать на жизнь. Не мог Салихов требовать качественного труда, не гарантировав работающим достойной заработной платы, не создав все условия для людей.

Теперь, с позиции семи лет руководства Мордовавтодором, можно утверждать, что линия Салихова на цен-

трализацию оказалась единственно верной. За эти годы объем осваиваемых средств вырос почти в семь раз, значительно обновилась техническая база, появились новые высокопроизводительные машины и механизмы, построены новые асфальтобетонные заводы. Предприятие стало прибыльным, причем на рентабельность вышли и самые маломощные, не обеспеченные строительством филиалы. В несколько раз выросла заработка плата рабочих и инженеров, прекратился отток кадров.

Вообще в наше время погони за прибылью отодвинули на второй план заботу о тех, кто эту прибыль создает. Новоявленные хозяева производства, движимые корыстью, выжимают из предприятий и тех, кто на них трудится, все возможное, порой забывая оплатить труд, задерживая заработную плату.

Но будущее за такими, как Рафик Аминович Салихов, человек с государственным мышлением, для которого интересы дела важнее всего. Для него забота о человеке труда не лозунг, а первостепенный долг. На предприятии давно забыли о задержках заработной платы, и она сейчас одна из самых высоких среди отраслей республики.

Рафик Аминович – человек строгий, приятельских отношений с подчиненными не признает: должность обязывает быть суровым и требовательным к людям. Однако это не мешает ему с вниманием относиться к ним, вникать в их нужды и помогать по жизни. У него на столе списки тех рабочих и инженеров, кто нуждается в жилье. За счет предприятия оплачивается 50 процентов стоимости ипотечного строительства жилья, почти безвозмездно дают здесь материалы на строительство жилья в сельской

местности. И частенько обращаются к нему рабочие со своими нуждами: кого-то обокрали, и требуется материальная помощь, у кого-то в семье нужна платная операция – не уходит от него никто разочарованным, неудовлетворенным.

Казалось бы, главная задача – сохранить предприятие, а значит, дороги республики – для него решена. А покоя нет, каждый год несет новые тревоги. Тревожит постоянный недоремонт – 200–400 километров дорог в год остаются без должного совершенствования. Некоторые дороги по 20–30 лет не знают ничего, кроме ямочного ремонта, построенные в 60–70 годы, они стареют, разрушаются без капитального ремонта и реконструкции. Беда дорог России – недоремонт – наехала и на дороги Мордовии. И не утешает Салихова, что его дороги лучше, чем у соседей, что другие отстали, потеряли в качестве содержания.

Тревожит недостаточная база финансирования отрасли, невозвращенные долги, неясность перспектив.

Но с неослабным упорством и верой в то, что все проблемы должны быть решены, выходит он каждый раз на свой директорский пост. Раз в неделю объезжает он полреспублики, замечая все достижения и недостатки в работе подчиненных, намечая новые планы. Как депутат Государственного собрания республики, человек заслуженный иуважаемый, «пробивает» свои, дорожные вопросы, отстаивая интересы дорожного дела. Впрочем, свои – это и есть государственные, потому что без понимания связи своего дела с нуждами государства всякая работа для него теряет смысл. А это значит, что у дорог Мордовии есть надежный страж, заботливый и рачительный хозяин.





ВСЕ РЕШАЕТ МАСТЕРСТВО

Валерий Иванович ТУЛТАЕВ, окончив в 1984 году Горьковский инженерно-строительный институт по специальности дорожного строителя, вернулся на родину, в Мордовию, и здесь начал работать сначала в проектной конторе, затем мастером в ДРСУ, главным инженером мостостроительного управления. Такой диапазон специфичных дорожных предприятий позволил ему легко освоить ответственную должность – главного инженера Мордовавтодора. К тому же в 1994 году в Мордовском государственном университете имени Н.П. Огарева он получил второе высшее образование – экономиста-менеджера.

Недавно нас посетила группа контролеров из Росдорконтроля. Интересно было услышать их мнение о нашей работе, но еще интереснее оказался разговор двух рабочих.

– Столько контролеров стало, что прдохнуть некогда, – говорил один.
– Есть же заказчик, он отвечает, он и проверяет.

– А чего нам бояться? – возражал другой. – У нас бракоделов нет, мы свое дело знаем.

Вот именно это – знание дела, мастерство рабочих, мастеров, инженеров и определяет сегодня качество дорожных работ. Повышение квалификации всех кадров по вертикали, пожалуй, самая насущная задача дня. Она определяется разными причинами. Здесь и освоение новой техники, особенно импортной, на которой работать легче, а вот освоить ее труднее, нужна тщательная специальная подготовка. В последние годы в наши ДРСУ пришли новые асфальтоукладчики,

катки, кохеры, фрезы и другие механизмы, управлять которыми без дополнительной подготовки не получится. Здесь и повышенные требования к неукоснительному соблюдению технологий дорожных работ, особенно новых для нас, таких, как поверхностная обработка, применение добавок к смеси, и другое.

Необходимость учебы кадров вызвана еще и тем, что притока молодых специалистов, подготовленных по современным требованиям, практически нет: большинство наших механизаторов и инженеров работает по пятнадцать лет и больше, и им особенно необходимы свежие знания.

Исходя из этого, мы и наладили систему доподготовки кадров. Она охватывает всех специалистов, от дорожного рабочего до главного инженера предприятия. На базе одного из ДРСУ мы организовали учебный пункт, где проходит переаттестация механизаторов. Здесь они получают дополнительные смежные специальности. Действуют специальные курсы по особо

сложным профессиям, таким, как операторы АБЗ, машинисты асфальтоукладчиков, машинисты автогрейдеров и других.

Мастера, особенно молодые, обязательно проходят обучение на курсах Владимирского, Северо-Кавказского производственных учебных центров Росавтодора, где неплохая учебная база и высококвалифицированные специалисты. Благодаря руководству республики в Мордовском государственном университете создали дорожный факультет, который готовит нам молодую смену специалистов высшей квалификации.

Вообще-то работа с кадрами – дело творческое, его нельзя заказывать, проводить формально, для галочки. Люди будут стремиться к новым знаниям, если убеждены, что это пойдет

им на пользу, в том числе отразится и на зарплате. Простое,казалось бы, мероприятие, выездной семинар по ямочному ремонту, которые проводятся, пожалуй, во всей стране одинаково, можно провести так, что участники не только закрепят знания, но и приобщатся к новым, неосвоенным приемам, появившимся вместе с новыми механизмами, облегчающими ручной труд.

На всех курсах и семинарах кроме технических знаний мы приобщаем работников к экономическим знаниям, разъясняем, как качество труда отражается на эффективности, прибыльности предприятия. Понимание того, что стоит брак в работе, нужно каждому участнику дорожного дела, оно служит порой лучшим контролером качества.

Постоянная и ритмичная работа по обучению и доподготовке кадров оценивается в том числе и экономическими результатами. Среди наших предприятий не стало убыточных, даже среди тех, кто занимается в основном содержанием дорог. Не стало и нареканий на содержание дорог в зимнее время, на наших дорогах не бывает заторов и отмен автомаршрутов по вине дорожников.

И все-таки опираться на свои силы в подготовке кадров нам, как подрядному предприятию, нелегко. Неплохо бы и центральным организациям озабочиться кадровыми проблемами и внедрить единую систему подготовки дорожных специалистов для регионов, как это было еще в памятные времена.



Владимир Николаевич МЯСНИКОВ на должности заместителя генерального директора Мордовавтодора по строительству автомобильных дорог уже десять лет. На эти годы выпало счастье активного строительства и переустройства дорог, были и трудные годы, когда строили и реконструировали мало. Наступили и нынешние времена, самые, пожалуй, смутные для дорожных предприятий. Но солидный опыт уже накоплен. Опыт для человека, как основание для дороги, на нем все держится. И если труженики Мордовавтодора заслуженно гордятся тем, что, в сущности, все действующие сегодня дороги республики были построены их коллективом, то и у Владимира Николаевича Мясникова есть персональный счет возведенным дорогам и мостам в Мордовии. Начинался он на дороге от столицы республики до границы с Ульяновской областью. Там молодой инженер строил первые свои водопропускные сооружения и дорогу эту не раз прошел пешком из конца в конец. Но, заняв пост руководителя строительства в Мордовавтодоре, он вышел на более объемные и сложные проблемы, о которых и рассказывает в материале.

СИЛА В МАНЕВРЕ

Из пяти с половиной тысяч километров мордовских дорог общего пользования почти три тысячи – на содержании Мордовавтодора. Поскольку построены они были в основном двадцать сорок лет назад и рассчитаны на иные нагрузки, большинство наших дорог нуждается в капитальном ремонте и реконструкции. Характерный пример – дорога Нижний Новгород – Арзамас – Пенза – Саратов. 60 километров этой дороги проходит по нашей республике, и 52 из них нуждается в реконструкции. Дорога вообще не отвечает современным потребностям. Нагрузка на нее возросла в 2–2,5 раза, интенсивность движения выросла втрое. В прошлом году мы сделали капитальный ремонт на 7 километрах, на этот год запланировали реконструировать еще 8–10 километров, но будут ли средства, это еще вопрос.

Мощности наших ДРСУ и частных предприятий позволяют без суеты, планово ремонтировать все дороги республики в установленные нормативами сроки. Но дороги стареют на глазах, растут объемы недоремонта, поступательного совершенствования дорог не видно. Причина банальная – территориальный фонд слаб, из федерального бюджета средств выделяется недостаточно, а порой и проделанные нами работы не оплачиваются. Так случилось на дороге Саранск – Ульяновск. Были планы реконструировать, перевести ее во вторую категорию, и они получили поддержку в Росавтодоре. В 2002 году мы сделали 10 километров с оценкой «хорошо», в прошлом выполнили работы еще на 14 миллионов рублей, но финансирование реконструкции из центра прекрати-

лось. Получается, что мы реконструируем за счет внутренних резервов, которых не хватает на новую технику, на повышение заработной платы. Между тем еще 18 километров этой дороги требуют срочного ремонта, никаким латанием дыр здесь уже не обойдешься, на что нам справедливо указывают контролеры из Росдорконтроля.

Понятно, что такое положение не только у нас, можно было бы и не повторяться. Но тревожит не только бедненежье, но, и не боюсь сказать резко, безответственность некоторых чиновников, руководителей отрасли, ставшая особенно заметной в последние годы.

Простой довод: если раньше в октябре мы уже составляли план всех работ на дорогах, то теперь и в апреле у наших предприятий нет заданий. А это означает сверхнормативные запасы материалов, дополнительные расходы на передислокацию техники, людских ресурсов. В этой недопустимой ситуации спасает настолько то, что Мордовавтодор как единый организм способен быстро маневрировать силами и средствами, сосредоточивая их на самых важных, ударных участках.

Например, на строительстве дороги Атюрьево – Дмитриев Усад мы работали двумя ДРСУ с двух направлений, а на дороге Саранск – Рузаевка работали сразу четыре ДРСУ. Это позволило все работы выполнить в минимальные сроки и с высоким качеством.

Маневр, использование всех возможностей подразделений позволяет нам ежегодно ремонтировать 150–180 километров дорог. Понятно, что потребность в ремонте примерно в два раза выше по нормативам, но и эти отремонтированные километры даются благодаря совместным усилиям всех наших филиалов.

Понятно, что недостаток средств не оправдание плохой работы, а стимул к поиску вариантов, как улучшить состояние дорог в таких экстремальных условиях. Тем более что в последние годы мы прогнозируем снижение объемов строительства, а это значит, придется сокращать численность дорожных предприятий. Здесь главное – не потерять профессионализм, не поступиться качеством работы, выйти на новые технологии и материалы.

Опыт в этом мы уже имеем, причем не всегда его выводы согласуются с рекомендациями дорожной науки. Дело, очевидно, в том, что эти рекомендации не полностью учитывают климатические и иные условия нашего региона. Так, наш опыт применения эмульсии при поверхностной обработке показал, что дедовский метод обработки черного щебня на вязком битуме дает лучший результат. На эмульсии покрытие держится полгода, а на битумах 3–4 года. Причину мы тоже определили: влажный щебень не держит эмульсию, поскольку импортная техника приспособлена к другим условиям.

Конечно, есть варианты побороть бедненежье. Нам предлагают работы и в соседней Ульяновской области, и в Казахстане. Но тем и силен Мордовавтодор, что на первое место ставит заботу о дорогах республики. И результат: десять лет в Мордовии не было перерыва движения на дорогах, ни одна из них не закрывалась даже временно. Не было задержек движения транспорта в результате снежных заносов, паводков. И это не подарок природы, а результат самоотверженной работы дорожников Мордовавтодора.



Татьяна Васильевна ТЕПЛЯКОВА окончила экономическое отделение Мордовского государственного университета имени Н.П. Огарева. С способного молодого экономиста, обладающего сильной волей и склонностью к аналитической работе, пригласили на работу в Мордовавтодор ведущим инженером планового отдела. С 1999 года Татьяна Васильевна – заместитель генерального директора ГП «Мордовавтодор» по экономике, обеспечивает рентабельность всех его филиалов и предприятия в целом, несмотря на сложность с финансированием и появлением негосударственных подрядчиков на дорогах, представляющих серьезную конкуренцию строителям и ремонтникам Мордовавтодора.

НЕ НАДО ЭКСПЕРИМЕНТОВ

Результаты работы Мордовавтодора в прошедшем году позволяют с оптимизмом смотреть в будущее. Объем работ, выполненный собственными силами за год, составил 655 млн руб., что составило 107 % к предыдущему году, построено и введено более 50 и отремонтировано 165 километров автомобильных дорог. Все структурные подразделения сработали безбыточно, а в целом по Мордовавтодору уровень рентабельности составил 12%.

Объем работ за счет средств федерального бюджета, выполненный в 2003 году, составил 48 % от общего объема. За счет них реконструирован подъезд к городу Саранску от автодороги «Урал» протяженностью 4 км, а также автодороги Инсар – Ковылкино – Торбеево протяженностью 9 км, финансирование производилось через казначейство своевременно и даже частично авансировалось.

Сложнее обстоят дела с финансированием объемов дорожных работ из территориального бюджета.

По итогам работы за 2003 год сложилась тревожная ситуация, увеличи-

лась дебиторская задолженность заказчика перед Мордовавтодором, оплата несвоевременная, хуже, чем в предыдущие годы. По-видимому, это следствие того, что с 1 января 2003 года изменились источники доходов территориального дорожного фонда. Вместо налогов на пользователей автомобильных дорог и налога с владельцев транспортных средств доходы бюджета территориального дорожного фонда формировались за счет транспортного налога, акцизов на нефтепродукты в размере 50 % доходов, земельного налога, поступлений от погашения задолженности и прочих источников.

Замена налогооблагающей базы не решает, на мой взгляд, полностью проблем финансирования. Осложняется ситуация с финансированием и в 2004 году тем, что изменяется порядок уплаты транспортного налога (перенос сроков уплаты приводит к снижению доходной части текущего 2004 года). Я полагаю, не надо придумывать новые налоги, а надо лишьнести поправки в действующие законы. Произошли изменения в структуре управления федеральными дорогами.

Мордовавтодор работал с федеральной сетью дорог по договору с ГОСУК-Сом РМ, эта сеть находилась на балансе территории. Теперь с 2003 года федеральные дороги переданы на баланс государственному учреждению «Управление автомобильной магистрали Нижний Новгород – Уфа» (УпдорВолга).

Радует, несомненно, то, что руководство республики держит вопросы дорожного строительства на постоянном контроле, а мы, дорожники, имеем возможность решать возникшие проблемы на самом высоком уровне. Кроме того, стабилизация экономики республики, укрепившиеся в ней позитивные тенденции позволяют поддерживать дорожную отрасль из региональных средств.

Дорожное дело в России было и остается приоритетным, а если это так, оно должно иметь целевую, стабильную и достаточную для своего развития финансовую базу.

От непродуманных, несогласованных экспериментов в управлении и финансировании отрасли страдают в конечном счете дороги и люди, которые их строят и содержат.



Раиф Амруллович Теркулов двенадцать лет возглавляет центральную лабораторию Мордовавтодора. За это время она значительно окрепла, обросла современным оборудованием, овладела новейшими эффективными методиками контроля качества дорожных ремонтно-строительных работ. Но с каждым годом растут требования к качеству, стойкости и долговечности дорог, и это определяет стиль деятельности лабораторий работников. О сегодняшних проблемах контроля качества и рассказывает Раиф Амруллович.

ДОБРАЯ СОВЕСТЬ – ЗАЛОГ КАЧЕСТВА

Так уж повелось у дорожников: если все в порядке, о лаборатории мало кто вспомнит, но если что-то не так, начало всех начал ищут в работе лаборантов. И это абсолютно правильно, потому что именно лаборатория стоит у истоков качества, и от ее исходных рекомендаций, умения обеспечить научно обоснованный режим работы на всех этапах ремонта и строительства и зависит конечный результат.

У нас сложилась четкая система контроля качества. Она включает входной контроль за качеством дорожных материалов – песка, щебня, грунта, битума, контроль за соблюдением режима производства асфальтобетона и работы на дорогах. Причем здесь, в этой цепочке, нет второстепенного. Случается, что при, казалось бы, полном соблюдении правил и требований при производстве асфальтобетона, нормативов его укладки качество покрытия получается не всегда одинаково высоким. В чем причины?

Мы видим их прежде всего в своих недоработках, хотя в последние годы у нас есть возможности активно влиять на ход ремонта, строительства и содержания мордовских дорог. Кроме четырех сотрудников центральной лаборатории Мордовавтодора, обеспеченных стационарной базой и передвижной лабораторией, контроль за дорожными работами ведут восемь лабораторий в ДРСУ, в основном на федеральных дорогах, и 14 лабораторных постов, созданных при каждом филиале Мордовавтодора. В принципе лаборатории контроля нужны в каждом

дорожном предприятии, и программа замены постов лабораториями у нас есть. Но сдерживается она пока не только недостатком средств на весьма дорогостоящее оборудование, но и отсутствием грамотных специалистов для удаленных подразделений. Компенсируем этот недостаток мы за счет более интенсивной работы сотрудников центральной лаборатории там, где собственными силами обеспечить полное сопровождение дорожных работ пока нет возможности. В сезон летних работ на дорогах все сотрудники центральной лаборатории по утвержденному главным инженером графику системно контролируют ход работ на основных участках строительства и ремонта.

Мы давно убедились, что качество работ во многом зависит от добросовестности каждого человека, занятого на дороге. Строительство, ремонт и содержание дорог – труд коллективный, и в общем результате ошибки, небрежность, неграмотность одного может испортить труд всего коллектива. Поэтому одной из своих задач мы считаем обучение, доподготовку линейных работников – мастеров, прорабов, начальников участков. Именно они могут и должны обеспечить такой режим работы, который исключает брак.

Некоторое время назад были к нам претензии к качеству асфальтобетонной смеси. В основном из-за того, что маломощные, устаревшие асфальтобетонные заводы работали на разном исходном сырье, и контролировать каждый процесс было сложно. Теперь руководство Мордовавтодора проводит линию на обнов-

ление и укрупнение АБЗ, что позволяет и нам сосредоточить внимание на опорных предприятиях, отлаживая технологию так, чтобы асфальтобетонная смесь выходила везде стандартно высокого качества.

Наша главная задача – профилактическая работа, позволяющая упредить ошибки дорожников, определить такой состав материалов и режим работы, который бы гарантировал прочность и долговечность дороги после строительства и ремонта. Можно отметить, что в последние годы замечаний к нашим подразделениям от заказчика и инспекторов Росдорконтроля становится меньше, хотя интенсивность и глубина их проверок нашей работы растут. Помогает здесь и взаимодействие, обмен мнениями и опытом между специалистами заказчика и Росдорконтроля и нами, объединенными одной целью – добиться безупречной работы всех звеньев дорожных работников. И это нам удается, несмотря на возросший объем документации, как говорится, бумажной работы, из-за постоянного изменения форм учета и отчетности, сопровождающих, как правило, переход на новый уровень распределения функций контроля за дорогой.

Технология строительства, ремонта и содержания дорог не стоит на месте. Соответственно движемся в своем оснащении мы. Второй год подряд мы работаем с добавками, улучшающими сцепление битума с минеральной частью. Уже есть достаточный опыт, в том числе и проверенный на практике, позволяющий нашим ДРСУ безбоязненно, а главное, эффективно внедрять новые технологии.



СОКРАЩАЮЩИЙ РАССТОЯНИЯ

Как-то римский кардинал спросил у рабочих на стройке, что они делают. Один бросил: не видишь, тачку таскаю. Второй ответил: деньги зарабатываю. А третий сказал: я строю храм. Давно известно, что к одному и тому же делу люди относятся по-разному, но хорошо получается обычно у тех, кто видит высокий смысл своего труда, облагораживая его пониманием общественной важности дела.

К таким людям относится и скромный по жизни человек, виртуоз своего дела, грейдерист Сергей Васильевич Швекчов.

Несколько, как бы сложилась его судьба, но первую радость труда и гордость за свое умение он ощутил в девятнадцать лет, когда, получив профессию экскаваторщика, строил в Ульяновске мемориальный комплекс к 100-летнему юбилею В.И. Ленина. Здесь труд молодого рабочего отметили принародно, и это как-то повлияло на его судьбу: кто же не хочет делать то, что у тебя получается лучше других и за что тебя отмечают и благодарят? Вероятно, именно так рассуждал тогда молодой механизатор. А вскоре ему предложили временно заменить грейдериста. И здесь Сергею удалось быстро освоиться, да так, что вскоре он работал с ювелирной точностью. И когда после срочной службы встал вопрос, кем работать, не раздумывал – сел на грейдер.

Старым дорожникам не надо объяснять, что грейдерист – ключевая фигура в

дорожном строительстве. Он и основание может уложить так, что не надо поправлять, и асфальт развалит по линейке до миллиметровой точности. А плохой может и напортить много. Это сейчас появились асфальтоукладчики, автоматически отслеживающие качество и ровность укладываемой смеси. А в молодые годы на Сергея Васильевича смотрели с неподдельным уважением не только сослуживцы.

Ценили его труд также высоко. И зарплата была неплохая, и квартиру дали, и орден Трудового Красного Знамени – так относились в те годы к трудовым заслугам рабочих.

Теперь времена не те. Роль грейдериста не то чтобы снизилась, но потеснили ее умные машины. Однако труд его не стал легче и проще. Все так же Сергей Васильевич заводит свою машину с рассветом и останавливает поздно вечером – в летнее время рабочий день грейдериста рассчитывается на 12–13 часов. Иначе нельзя: лето короткое, да и погода, бывает, останавливает работу.

И ни разу за свои двадцать три года на грейдере Сергей Васильевич не дал сбоя. Его машина никогда не ломалась, потому что он сам перебирал своими руками каждую деталь. Он никогда не появлялся на работе с похмелья, потому что убежден: спьяну работать хорошо нельзя, а плохо, кое-как ему не позволяет рабочая гордость.

Работа на грейдере – труд тяжелый физически. Раньше он не замечал нагрузок и

перегрузок, жары и пыли, асфальтового смога. Теперь усталость дает о себе знать. Но сдаваться, искать работу полегче не в его характере. Да и то беспокоит: на дорожной технике в его предприятии (да только ли у них!) молодежь не задерживается. Тяжелая работа, продолжительные смены, низкая оплата труда. Конечно, если сравнить его зарплату с зарплатой колхозника, он просто богач. Но он сравнивает с тем, что получал раньше за тот же, собственно, труд. Раньше это было до 800 рублей в месяц, теперь до 12 тысяч. Кто помнит старое, не надо объяснять, что потерял заслуженный строитель Республики Мордовия Сергей Васильевич Швекчов.

Потому и задумывается иногда о жизни. Возможности были и учиться: жена, Антонина Александровна, из одного с ним села, стала педагогом, учительницей работает и до сих пор. Но он был горд своим мастерством и положением кормильца семьи, менять профессию не стал.

На предприятии и во всем Мордовии внимание к нему не упало, напротив, как ветерану ему больший почет и признательность. Но главным стимулом считает Сергей Васильевич успех дела – строительство дороги. Это когда незнакомые водители, проскакивающие мимо его натуженного грейдера, сигналят и здороваются как с близким человеком. Он действительно нам всем близкий, потому что своим нелегким трудом сокращает расстояния.



КРУТОЙ ПОВОРОТ

Пetr Никитович Асташкин к пятидесятилетию прошел немалый путь строителя. Окончив строительный техникум, а затем Мордовский государственный университет без отрыва от работы, он, инженер-строитель, трудился мастером, прорабом, главным инженером Мордовсельстроя и не по-мышлял быть дорожником, хотя дороги тоже приходилось строить. Правда, местного значения.

И вот когда в преддверии пятидесятилетия предложили ему поменять профессию, возглавить Чамзинское ДРСУ, согласился не сразу. Во-первых, осваивать новое дело было немного опасливо, а бросать старое, привычное, изученное до мелочей – все равно, что изменять самому себе. Во-вторых, зарплату на новом месте обещали меньшую. Вроде бы резона делать кругой поворот в жизни не было.

Но было одно заманчивое обстоятельство: самостоятельность в деле, возможность полностью проявить свои организаторские способности, прочувствовать всю остроту ответственности за порученное дело.

И он, взвесив свои возможности, принял должность.

Как человек опытный и обстоятельный, он первым делом оценил обстановку, вникнув во все проблемы своего предприятия. Чамзинское ДРСУ, которому в этом году исполнилось 35 лет, начинало с обустройства производственной базы – строило тупик, асфальтобетонный завод, административное здание и мастерские и только через два года приступило к стро-

ительству дорог, постепенно наращивая мощности и мастерство. Первый асфальт был положен на дорогу Чамзинка – Комсомольский в 1974 году. И первый блин не оказался комом: дорога, несмотря на то, что пролегла через болотистую местность, стоит до сих пор и работает в полную силу.

К приходу Асташкина Чамзинское ДРСУ уже было в числе неплохих подразделений Мордовавтодора, но работало далеко не в полную силу. По расчетам Асташкина, подтвержденным специалистами Мордовавтодора, предприятие могло выполнять работ в два-три раза больше, чем выполняло. Причина была в том, что нужен был руководитель, который бы встремил коллектив, поднял дисциплину и нашел бы объекты работ, чтобы полностью загрузить производство. Именно эти качества и разглядело руководство автодора в Петре Никитовиче Асташкине. И не ошиблось.

Петр Никитович, присмотревшись к коллективу, определил, что костяк его надежный и профессионально подготовлен неплохо. Большинство рабочих и инженерно-технических специалистов в должности от 18 лет и старше, опыта им не занимать.

Но малая рабочая нагрузка, отсутствие напряжения в труде разболтали, расслабили некоторых. Не было стимула напрягаться, если заработки не растут, перспектив не просматривалось. Вот и появились люди, которые могли в рабочее время, что называется, «принять на грудь», а некоторые «незаменимые специалисты» могли часами ремонтировать свои механизмы, особенно не спеша ввести их в строй.

Петр Никитович довольно скоро разбрался в этой ситуации. Обрисовал перспективы предприятия, пообещал, что работы будет много, зарплаты вырастут. Но при одном условии: каждый на своем месте отвечает за качество работы, контролеров над специалистом любого уровня – от дорожного рабочего до мастера – он ставить не будет.

И обещания свои выполнил. Уже за первый год объем работ в денежном выражении увеличился вдвое. Такой кругой поворот в судьбе предприятия выдержало с честью. Правда, от части работавших без чувства ответственности ему пришлось избавиться. Зато оставшиеся в коллективе, поверившие новому руководителю получили наконец и хорошую работу, и хорошую зарплату. Только за прошлый год в Чамзинском ДРСУ трижды повышали заработную плату работникам. За год она выросла в среднем более чем на тысячу рублей. Оттого и выросла дисциплина на производстве, повысились производительность и качество труда. Интересно, что в Чамзинском ДРСУ работает единственная, пожалуй, в республике женская бригада дорожных рабочих. Возглавляет ее Валентина Васильевна Косынкина, заслуженный строитель Мордовии. Семь женщин, проработавших на горячем асфальте по семнадцать–восемнадцать лет, подают пример трудолюбия и аккуратности, делают свое дело не хуже, чем молодые парни.

– По всем правилам я бы должен их уволить, – говорит Петр Никитович, – не положено женщинам быть на таких работах. Есть на этот счет указания. Но ведь им до пенсии осталось всего ничего. Нельзя с

людьми поступать, как с металлом — отработал и в металлом. Вроде бы там, на верху, проявили заботу о людях, а конкретному человеку такая забота во вред.

183 километра мордовских дорог на содержании Чамзинского ДРСУ. Из них 40 — федеральная дорога Саранск — Ульяновск, да 21 километр — дороги с переходным покрытием, остальные — дороги третьей-четвертой категории. И на все про все за работы по содержанию предприятие получает 3–4 миллиона в год, не хватит на заработную плату, не говоря уж о содержании техники, производственной базы, приобретении расходных материалов.

Так что выход у руководителя один — искать ремонтно-строительные работы, где можно заработать на все нужды предприятия. А в новых условиях, когда на дорогах появилось немало конкурентов, оснащенных не хуже, а порой и лучше автодоровских ДРСУ, найти объемы работ все сложнее. Главное и, пожалуй, единственное преимущество государственных предприятий — надежность и качество. А у них три составляющие: передовая техника, высококлассные специалисты и жесткое соблюдение технологической дисциплины. Вот над этим и стал работать Петр Никитович.

Сегодня у него в ДРСУ 40 единиц современной дорожной техники, новейший асфальтобетонный завод «Тельтмат», на котором вырабатывается 80–85 тонн высококачественной смеси в час. Пуск этого завода не только снял проблемы с асфальтом для Чамзинского ДРСУ, но и позволил освободиться от устаревших АБЗ в соседних ДРСУ, где качество асфальтобетонной смеси было не всегда на уровне.

За два года руководства ДРСУ Петр Никитович успел благоустроить территорию, построить заправочную станцию и гараж для дорожной техники, и все за счет собственных средств. На этот год планирует отремонтировать 820 метров рельсов и шпал железнодорожного тупика. На очереди — битумохранилище, где можно складировать до 240 тонн битума.

А все это возможно стало и потому, что Петр Никитович добился стабильного получения объемов работы для предприятия. Если в прошлом году ДРСУ выполнило работу на 50 миллионов рублей, то в этом планирует освоить 55, а на следующий, уже есть прикидки, — все 70. То есть выйти на полную загруженность, позволяющую пустить в дело все возможности и ресурсы.

— Да дело не во мне, — говорит Петр Никитович. — Тут и руководство автодора поработало: помогло купить новую технику, наладило ритмичную поставку битума, цемента, гравия и песка. А главное, коллектив понял, что работать напряженно — хорошо, прибыльно.

Вот было время: погрузчик, экскаватор, без которых, как без рук, все время на ремонте. А пришли на них такие специалисты, как Виктор Николаевич Кузь-



мин и Владимир Алексеевич Кильдюшов, и ни часа простоя. То же и с катком, где Василий Иванович Ивашин. Техника в руках таких людей работает безотказно. Крутой поворот в сознании людей привел к тому, что резко повысилась производительность труда и качество работ. В ДРСУ работают семьи Михеевых, Науменко, Надькиных, братья Наиль Шакирович и Шамиль Шакирович Мусины. Валерий Иванович Ерошкин, машинист погрузчика, и Анатолий Васильевич Климкин, грейдерист, не знают замечаний за работу.

Опирается Петр Никитович на своих ближайших помощников, специалистов высокого класса. Немало помогали ему освоить новое дорожное дело главный инженер Александр Григорьевич Козлов и прораб на строительстве дорог Александр Иванович Поземнов. Поддержали его и главный бухгалтер Нина Васильевна Науменко с почти четвертьвековым бухгалтерским стажем, и экономист ПТО Светлана Анатольевна Чернова.

Более четверти века работают на предприятии Дмитрий Николаевич Надькин, главный механик и начальник

производства Анатолий Сергеевич Фадякин. И они, почувствовав поддержку руководителя, работают с новыми силами, навели образцовый порядок на своих участках.

И еще одна черта, характерная для Чамзинского ДРСУ. Здесь все, начиная с начальника, учатся. Сам Петр Никитович для повышения квалификации съездил на курсы во Владимир и Геленджик, мастера побывали в Пятигорске, лаборанты — в Саранске учились при государственном университете. Да и учебный пункт специалистов-дорожников при Мордовавтодоре ежегодно доподготавливает не один десяток специалистов.

И хотя средний возраст работников на предприятии не превышает сорок лет, начальник смотрит далеко вперед, оплачивая учебу детей дорожников в университете, готовя смену нынешним дорожным специалистам.

Проблем, конечно, у Асташкина, как у всех, невпроворот. Летом планерка в 6.00 и работа дотемна, чаще всего без выходных. Но, сделав кругой поворот в своей судьбе и судьбе предприятия, Петр Никитович уверен: впереди дорога прямая.



Владимир Алексеевич ЕРИН

в свое время окончил
Мордовский государственный
университет по специальности
«инженер-механик»
и долгое время работал
в системе мелиорации
республики.

Но пять лет назад пригласили его
заместителем директора
по механизации в Мордовавтодор.

Так бы и работал за спиной
у директора, но характер не тот:
жажда самостоятельной
деятельности, хозяйствская жилка
победила – был назначен
на ответственный
и нелегкий пост – начальника
Саранского ДРСУ-2.



РАБОТАТЬ С ПЕРСПЕКТИВОЙ

Ауж раз взялся за гуж, не говори, что не дюж – этого принципа Владимир Алексеевич придерживается всю жизнь. И в роли начальника не отступил от него. За четыре года многое на предприятии связано с его деятельным характером. Почти наполовину обновился состав работающих, в три раза возросли объемы выполненных работ, более чем вдвое выросла зарплата у рабочих и специалистов, до десяти новых машин и механизмов и два асфальтобетонных завода появились в ДРСУ.

Можно было бы и гордиться этими неоспоримыми успехами, а Владимир Алексеевич, наоборот, выискивает недочеты и призывает окружающих не обольщаться, готовиться к более трудным временам.

Так уж повелось у дорожников: времени для передышки не бывает. Построил дорогу, казалось бы, отдохай, пока она новая, не требует вложений сил и средств. Но отдохнуть-то дорожникам как раз некогда. Потому что дорога без постоянного ухода и внимания стареет и разрушается, а уход за ней все сложней и затратней из-за повышения транспортных нагрузок.

Вот потому Владимир Алексеевич и не советует никому успокаиваться. И считает свои достижения по-своему строго. Да, в три раза возросли объемы освоенных финансовых средств. Вроде

бы хорошо. Однако в физических объемах рост почти вполовину меньше. Портит картину инфляция: за то же время почти вдвое увеличилась цена за инертные материалы, на столько же выросли железнодорожные тарифы. Беспокоит дикий дисбаланс цен, при котором один метр транспортерной ленты приравнен к 15 кубам песка.

Вот эти непростые и тревожащие факты и не дают директору расслабляться и благодушествовать. Но главное, что тревожит Владимира Алексеевича Ерина, – отсутствие ясных перспектив для предприятия. Не краткосрочных – на год-два еще можно что-то рассчитать и предвидеть, – а именно на перспективу. В 2003 году он без работы не остался. Была и новостройка – почти пять километров дороги в полусотне километров от Саранска. Там оборудовали стоянку техники, подвезли бытовки для бригады. Автобусы предприятия утром привозили рабочих и вечером доставляли в город по согласованному маршруту. Там же, в полевых условиях, было организовано питание, кстати, по nominalной цене.

Был для ДРСУ-2 и участок реконструкции – тоже около пяти километров от Атюрьева до Дмитрова Усада. Здесь нужно было перевести дорогу из четвертой во вторую категорию. Так что загружены были и люди, и техника, и без простоев работали асфальтобетон-

ные заводы. В прошлом году они выдали более 60 тысяч тонн асфальтобетонной смеси.

А что теперь? Конец апреля, а торги еще не прошли, и что они дадут, пока неясно. Вот эта неясность мешает многому. Во-первых, наоборот, на ощупь готовишь материалы, вкладывая деньги в тонны песка и щебня без уверенности, что все пойдет в дело. Во-вторых, при определенных объемах работ можно было бы подналечь и потратиться на новую технику: нужны ДРСУ цементовоз и битумовоз, нужен погрузчик и трейлер для перевозки тяжелой дорожной техники к отдаленным местам работы, нужен новый набор катков, неплохо бы обновить 2–3 самосвала. Затраты, конечно, немалые, но Владимир Алексеевич уверен, что деньги бы нашлись, помог бы и Мордовавтодор. Но стоит ли пускаться в эти траты, не зная, будет ли чем загрузить эту технику через год-два? Ведь и на том, что есть, предприятие может в год осваивать до 100 миллионов, а осваивает на треть меньше.

Мешает неясность перспективы и кадровой политики. Коллектив в ДРСУ-2 устоялся, текучести нет, даже на пенсию люди перестали рваться – все-таки есть работа, она держит. Есть и прекрасные специалисты, для которых нет нерешаемых задач, а самоотверженный труд стал нормой. Все с уважением относятся к Анатолию

Александровичу Гурину, около тридцати лет работающему на укладке асфальта — самом горячем месте на дорожных работах. Он и зимой в ночь, и в непогоду на роторном снегоочистителе.

Такой же преданный делу и Николай Филиппович Назаркин, водитель спецмашины, и Николай Петрович Бойков, более двадцати лет работающий машинистом катка. Да и как не ценить Николая Васильевича Забиякина, отметившего двадцать семь лет работы на асфальте. Особого мастерства добился автогрейдерист Михаил Михайлович Щемеров. Он может с такой точностью укладывать и ровнять асфальт, что и асфальтоукладчик не нужен. Теперь, конечно, вместо асфальтоукладчика он не работает, но за ним грехов не бывает. Да и ценят его не только за мастерство, но и за надежность в деле, трезвость и рассудительность. Настоящая рабочая косточка, на таких любое предприятие держится.

Да и в руководстве предприятия люди подобрались талантливые. Главный инженер, правая рука Владимира Алексеевича, Валерий Иванович Резепов, специалист перспективный, седьмой год после университета, а уже в совершенстве освоил нелегкую должность, умело организует производ-

ство. Успел получить и второе высшее образование — экономическое. Вот он — один из немногих на предприятии в резерве на выдвижение. Пройдет лет пять-шесть, придется ему вступать в должность директора, а кто будет рядом?

Лучший прораб Камиль Касимович Абляев к тому времени достигнет пенсионного возраста, и большинство лучших специалистов предприятия тоже подойдут к этому порогу. Нужно готовить смену рабочих и инженеров, и Ерин не скучится на учебу. В прошлом году двое стипендиатов от предприятия пришли учиться в Мордовский государственный университет на автодорожное отделение, и в этом году есть решение тоже направить на учебу перспективного работника.

Вообще Владимир Алексеевич хороших людей замечает и старается их поддержать и удержать. В прошлом году дорожному рабочему и автогрейдеристу помогли получить квартиры по ипотеке, с рассрочкой платежей на 15 лет. Предприятие, конечно, поможет и дальше, а это значит, что отличные работники никуда не убегут.

И это не один пример в Саранском ДРСУ-2, когда директор не жалеет тратиться на перспективу. Потому что он

хочет работать, глядя далеко вперед, чтобы обустраивать предприятие капитально и основательно. Как делает все в своей жизни, успевая, несмотря на перенесенную тяжелую операцию, — зимой побегать на лыжах, а летом поухаживать за пасекой. Жаль только, не хватает времени на грибную охоту — любимое занятие приходится откладывать до пенсии — летом от дороги не оторвешься. Ему, как и всем в ДРСУ, приходится быть на производстве с семи утра до темноты.

— Одна надежда, что все придет к лучшему, — говорит Владимир Алексеевич. — Надеюсь, что и в нашем деле появится ясность не на один год, а на перспективу. Тогда и дорожникам будет легче, и дороги станут лучше.

Что тут возразить? Давно уже понятно, что тендера, торги лучше проводить не на год, а на более длительный срок, чтобы подрядчику можно было работать без авралов и ритмично. Но понятно это почему-то именно тем, кто, как Владимир Алексеевич, не оторвался от дороги, а каждый день на ней как рачительный и заботливый хозяин. И у него нет сомнений, что его правда, его мнение о правилах работы на дорогах обязательно победит или, как говорится, пробьет себе дорогу.





Eсли бы с десяток лет назад кто-то сказал Александру Федоровичу Шумкину, что его настоящее призвание — строить и содержать, то есть хранить дороги, он бы усомнился. Потому что строитель по профессии и призванию, экономист по влечению — он получил еще и экономическое образование, на судьбу не жаловался, карьера его строилась удачно, занимал он и престижные должности.

А в 1999 году предложили работать на дорогах, и он согласился стать директором Атюрьевского филиала Мордовавтодора.

На вопрос, почему поменял сферу работы, ответов много. Один из них в том, что генеральный директор Мордовавтодора Рафик Аминович Салихов искал на должности директоров ДРСУ не столько производствен-

ую деятельность здесь в ведении главного инженера Владимира Васильевича Шумкина, пришедшего в ДРСУ намного раньше своего родственника, дяди Александра Федоровича, и поработавшего здесь на должностях начальников основных производственных отделов. Это и позволяет ему со знанием дела организовывать производственный процесс в строительстве, реконструкции и содержании дорог.

Высокое качество всех работ обеспечивают такие опытные и ответственные люди, как начальник производства Анна Кузьминична Баранова, прораб Николай Михайлович Сиркин, для которых интересы дела превыше всего. И это необычная фраза — такие люди не считают рабочие часы, не уходят с работы, пока есть хоть одно незавершенное дело.



ХОЗЯЙСТВОВАТЬ НАДО УМЕЛО

ников-специалистов, сколько администраторов, организаторов дела, по-новомодному — менеджеров. Таких, кто может, опираясь на специалистов, инженеров-дорожников, сплотить коллектив, укрепить дисциплину производства и обеспечить предприятие достаточным объемом работы — по нынешним временам это совсем немаловажно.

Александр Федорович по всем этим параметрам подходил как никто другой. За плечами у него опыт организаторской работы руководителя управления капитального строительства района, секретаря райкома партии, председателя райисполкома и высокая должность в Минсельхозе республики. То есть директорствовать он пришел, имея и опыт, и кругозор, и соответствующие связи, и авторитет.

И не случайно его филиал Мордовавтодора — Атюрьевское ДРСУ по многим показателям три года подряд держит первое место среди 22 подразделений Мордовавтодора.

Достаточно сказать, что ДРСУ с его 120 работниками содержит 49 километров федеральных и 158 территориальных дорог, выполняя работу на 71 миллион рублей в год. И это несмотря на то, что на предприятии маломощный асфальтобетонный завод, в две смены выпускающий не более 500 тонн смеси в сутки, есть и нужда в новой дорожной технике.

А успехи предприятия основываются на четкой организации труда, высоком профессионализме рабочих и инженеров. Именно заботой о кадрах, умением поддержать и возвысить работающих, независимо от их должности, и отличается стиль руководства Александра Федоровича Шумкина.



Соответственно и рабочие на предприятии перестали быть незаинтересованными исполнителями, понимая, что от качества выполнения своей работы зависит не только их личная заработка, но и состояние, перспектива всего предприятия.

Украшением дороги здесь называют Праксю Петровну Надину — простую рабочую дорожницу, более тридцати лет работающую на горячем асфальте. Какими совершенными ни становятся асфальтоукладчики, а все равно без тех, кто заботливо выпрявит уложеный асфальт, строительство дорог не обходится. Вообще всякое производство держится на добросовестном и умелом труде тех, кто занят на основных работах. На дороге это грейдеристы, укладчики асфальта, машины катка, крановщики. Понимая это,

Александр Федорович особо отмечает своих рабочих — Сергея Ивановича Полькина, Петра Семеновича Васькина, Петра Егоровича Канайкина, Виктора Михайловича Бердяйкина. Это их труд и создает славу Атюрьевскому ДРСУ, и директор делает все от него зависящее, чтобы по достоинству оценить и отметить старания своих работников.

Беспроконтроль Александр Федоровича, как и всех руководителей дорожных предприятий страны, все увеличивающийся разрыв между потребностями дорожного хозяйства в реконструкции, ремонте дорог и финансовыми возможностями отрасли. Что ни говори, а с каждым годом работать становится сложнее, болит душа за то, что при всех технических возможностях и желании дорожников, многие участки порученных на содержание дорог вовремя не ремонтируются, откладывается реконструкция там, где резко увеличиваются нагрузки на дорогу.

— Положение наше было бы намного хуже, если бы не опора на единый центр, каким сохранился Мордовавтодор, — говорит Александр Федорович. — Только сохранив единство управления, мы сохранили предприятия, способные удерживать наши дороги. А строить, реконструировать готовы всегда. Были бы на это средства.

Не случайно с такой надеждой ждут дорожники решений высшего руководства, рассмотревшего вопросы состояния и развития отрасли на президентском уровне.

Материалы выпуска подготовил Виктор ЛОСЕВ

КОРРУС-ТЕХ, Инк. – лучшая техника

MASSENZA S.r.l. - НОВЫЕ БИТУМНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



Эмульсионные установки



Установки модификации битума



Масляные теплогенераторы



Автогудронаторы



ИНФРАКРАСНЫЕ ГАЗОВЫЕ РАЗОГРЕВАТЕЛИ ШВОВ И ШИН ПНЕВМОКАТКОВ



Разогреватели позволяют полностью решить проблему образования поперечных и продольных стыковых швов при многорядной схеме укладки асфальтового полотна.
Предлагаются как ручные модели, так и модели для установки на асфальтоукладчик, с автоматикой включения и выключения.

Поставщик: ЗАО «КОРРУС-ТЕХ, Инк.»

111024, Москва, ш. Энтузиастов, 5, офис 42
(095) 362 9620, 362 0132, 362 8995

E-mail: korus_co@mtu-net.ru

www.korrus.ru



Филиалы:

Санкт-Петербург (812) 556 2795
Нижний Новгород (831 2) 775 209
Казань (843 2) 726 303
Краснодар (861 2) 303 980
Тюмень (8 912) 926 9722

ПЕРЕЧЕНЬ

**ОТНОСЯЩИХСЯ К ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И УЧРЕЖДЕНИЙ,
КУРИРУЕМЫХ РОСАВТОДОРОМ, И ОТКРЫТЫХ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ, В ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ
КОТОРЫХ НАЗНАЧЕНЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ РАБОТНИКИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ОРГАНА
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ, ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ЯНВАРЯ 2004 Г.**

№ п/п	Полное наименование юридического лица	Юридический адрес
1	2	3
Московская область		
192	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №5	143160 Московская область, п.Дорохово, ул.Московская, д.54
193	Федеральное государственное унитарное предприятие "Дорожное ремонтно-строительное управление №30"	141532 Московская область, Солнечногорский район, д.Радумля
194	Федеральное государственное унитарное предприятие "Санаторий "Дорожник"	142452 Московская область, Ногинский район, д.Новая Купавна, м.Родники
195	Федеральное государственное унитарное предприятие Голицынский специализированный центр механизации	143050 Московская область, Одинцовский район, п.Голицыно, Можайское шоссе, д.158-а
196	Федеральное государственное унитарное предприятие "Дорожная инфраструктура и сервис"	143000 Московская область, г.Одинцово, Можайское шоссе, д.81
Нижегородская область		
197	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №141	607655 Нижегородская область, г.Кстово, ул.М.Горького, д.56
198	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №142	606230 Нижегородская область, г.Лысково, ул.Мичурина, д.10
Новгородская область		
199	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №76	175400 Новгородская область, г.Валдай, пр.Васильева, д.16
200	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №77	174102 Новгородская область, Новгородский район, п.Подберезье, АБ3
201	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №78	175201 Новгородская область, г.Старая Русса, ул.Энгельса, д.7
Оренбургская область		
202	Государственное унитарное предприятие "Оренбургавтодор"*	460000, г.Оренбург, ул.Пролетарская, д.58

Орловская область		
203	Федеральное государственное унитарное предприятие "Дорожное ремонтно-строительное управление №3"	303032 Орловская область, г.Мценск, ул.Болховская, д.2
204	Федеральное государственное унитарное предприятие "Дорожное ремонтно-строительное управление №4"	302520 Орловская область, Орловский район, п.Знаменка, ул.Автодорожная, д.19
205	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №94	303200 Орловская область, п.Кромы, пер.Бобкова, д.13
206	Федеральное государственное унитарное предприятие "Управление производственно-технологической комплектации"	302520 Орловская область, Орловский район, п.Знаменка, ул.Автодорожная, д.19
207	Федеральное государственное унитарное мостовое дорожное предприятие №102	302043 г.Орел, пер.Маслозаводской, д.4
208	Федеральное государственное унитарное предприятие "Проектно-сметное бюро"	302043 г.Орел, пер.Маслозаводской, д.6
209	Федеральное государственное унитарное предприятие "Производственно-технический узел связи" *	302006 г.Орел, пер.Маслозаводской, д.6
Пензенская область		
210	Федеральное государственное унитарное предприятие "Государственное дорожное предприятие №3"	442150 Пензенская область, г.Н.-Ломов, ул.Октябрьская, д.62
211	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №83	441370 Пензенская область, р.п.Мокшан, ул.Транспортная, д.50
212	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №84	442544 Пензенская область, г.Кузнецк, ул.Сухановская, д.29
213	Федеральное государственное унитарное предприятие по материально-техническому снабжению дорожных организаций	г.Пенза, ул.М.Горького, д.20
214	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №268	442331 Пензенский район, с.Воскресеновка, ул.Советская, д.6
215	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №269	442250 Пензенская область, г.Белинский, ул.Шуваева, д.145

РФ

216	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №270	442240 Пензенская область, г.Каменка, ул.Гражданская, д.1	230	Федеральное государственное унитарное предприятие «Струго-красненское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	181110 Псковская область, пгт.Струги Красные, ул.Промышленная, д.27
Пермская область					
217	Федеральное государственное унитарное предприятие Пермский производственно-технологический центр	614000 г.Пермь, ул.Советская, д.6	231	Федеральное государственное унитарное предприятие «Усвятское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	182540 Псковская область, Усвятский район, п.Усвяты, ул.40 лет Октября, д.38-а
Псковская область			Ростовская область		
218	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №275	182010 Псковская область, пгт.Кунья, пер.Дзержинского, д.8	232	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №33	346100 Ростовская область, г.Миллерово, ул.Артиллерийская, д.29
219	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №276	182100 Псковская область, Великолукский район, п.Дорожный, п/о Булынино	233	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №34	346300 Ростовская область, г.Каменск-Шахтинский, пер.Крупской, д.48
220	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №277	182300 Псковская область, г.Пустошка, Московское шоссе, д.1	234	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №35	346700 Ростовская область, г.Аксай, ул.Западная, д.32
221	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №278	182240 Псковская область, Себежский район, п.Идирица, ул.Ленина, д.75	235	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №36	346730 Ростовская область, г.Батайск, ул.Северная, д.29
222	Федеральное государственное унитарное предприятие «Псковское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	180005 г.Псков, ул.Харченко, д.20 а	236	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №37	347070 Ростовская область, Тацинский район, п.Углеродский, ул.Гагарина, д.16
223	Федеральное государственное унитарное предприятие «Островское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	181300 Псковская область, г.Остров, ул.Л.Поземского, д.2	237	Федеральное государственное унитарное предприятие "Дорожное ремонтно-строительное управление №6"	347913 Ростовская область, г.Таганрог, ул.Менделеева, д.115
224	Федеральное государственное унитарное предприятие «Опочецкое государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	182330 Псковская область, г.Опочка, ул.Шоссейная, д.14	238	Федеральное государственное унитарное предприятие "Управление производственно-технической комплектации"	344111 Ростовская область, г.Ростов-на-Дону, ул.Кобякова, д.9
225	Федеральное государственное унитарное предприятие «Плюсское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	181100 Псковская область, Плюсский район, п.Плюсса, ул.Советская, д.39	239	Федеральное государственное унитарное предприятие "Мостовое эксплуатационное управление" *	344111 Ростовская область, г.Ростов-на-Дону, ул.Кобякова, д.9
226	Федеральное государственное унитарное предприятие «Невельское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	182510 Псковская область, г Невель, ул.Горького, д.117	240	Федеральное государственное унитарное предприятие Волгодонской специализированный центр механизации	347360 Ростовская область, г.Волгодонск, ул.Ленина, д.60, а/я 1314
227	Федеральное государственное унитарное предприятие «Порховское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	182620 Псковская область, г.Порхов, ул.Строительная, д.31	241	Федеральное государственное унитарное предприятие Ростовский научно-производственный центр	344064 г.Ростов-на-Дону, ул.Вавилова, д.64
228	Федеральное государственное унитарное предприятие «Пушкиногорское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	181370 Псковская область, п.Пушкинские Горы, ул.Строителей, д.7	Рязанская область		
229	Федеральное государственное унитарное предприятие «Себежское государственное дорожное ремонтно-строительное предприятие»	182250 Псковская область, г.Себеж, ул.Строителей, д.8-а	242	Федеральное государственное унитарное предприятие "Государственное дорожное предприятие №1"	391500 Рязанская область, Шиловский район, п.Турлатово, ул.Дорожная, д.7
			243	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №81	391550 Рязанская область, г.Шацк, ул.К.Маркса, д.52
			244	Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие №50	391710 Рязанская область, г.Михайлов, Волгоградское шоссе, д.1

* Данные на 1.03.2003 г.

** Переданы в государственную собственность субъектов РФ с нарушением требований законодательства, а также, Ленинградской области – 10 предприятий, по Мурманской области – 13, по Томской области – 17.
(Продолжение перечня – в следующих номерах журнала)

ЕГО ГОДА – ЕГО БОГАТСТВО



**НАЧАЛЬНИКУ
АЛЕКСЕЕВСКОГО ДСУ-2
БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ,
КАВАЛЕРУ ОРДЕНОВ
ОКТЯБРЬСКОЙ
РЕВОЛЮЦИИ И ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ**

**Мутралу
Дзахмышеву - 70!**

**Мутрал Хажисурович
Дзахмышев родился в
Кабардино-Балкарии, в селении
Старый Урух. Трудовой путь
начинал в колхозе – помогал
отцу и братьям выращивать
высокие урожаи кукурузы.
После службы в армии окончил
Саратовское специальное
училище, работал в органах
внутренних дел, но тяга к
мирному строительству,
благородному делу дорожника
пересилила.**

37 лет М.Х. Дзахмышев отдал дорожному делу, а точнее Алексеевскому дорожно-строительному управлению № 2 Белгородской области. Здесь он прошел все ступени: был мастером, прорабом, заместителем, начальника управления, а последние 30 лет – руководителем коллектива дорожников.

А начинать пришлось почти с нуля: надо было возводить производственную базу, комплектовать и обучать коллектив и при этом, конечно, строить и реконструировать дороги. Трудностей было хоть отбавляй, но не такой он человек, чтобы отступить.

По биографии Мутрала Хажисуфовича можно судить о развитии дорожной сети юго-восточной зоны Белгородчины. При его непосредственном участии построено и восстановлено более двух тысяч километров автомобильных трасс с твердым покрытием в

Алексеевском, Красненском, Красногвардейском, Новооскольском, Ровенском и других районах области. Ведь это и его труд и заслуга в том, что здесь ежегодно вводится в строй дорожных объектов более чем на 70 миллионов рублей, построена федеральная дорога Белгород – Павловск, все сельские хозяйства соединены с райцентрами асфальтовыми дорогами, проложена сеть внутрихозяйственных трасс.

Сейчас коллектив ОАО «ДСУ-2» успешно выполняет губернаторскую программу по благоустройству сельских населенных пунктов. Теперь и в селе прокладывает асфальт по улицам, делает тротуары, укладывает тротуарную плитку.

Под руководством Мутрала Хажисуфовича Дзахмышева управление стало одним из лучших на Белгородчине. А сам руководитель в дорожном деле считается человеком авторитетным, с репутацией крепкого хозяйственника, умелого организатора, опытного строителя и руководителя.

ДСУ-2 выстояло в перестроевые годы, а ведь многие подобные организации, не выдержав свалившихся на них трудностей, попросту рассыпались. Но коллектив не снизил темпов работ, наоборот, с каждым годом старается увеличить объемы, повысить качество дорожного строительства. Мутрал Дзахмышев не представляет свою жизнь без дорожного дела и с уважением относится к

тем, кто предан этому делу, дороге. С такими людьми он всегда находит взаимопонимание.

В коллективе ДСУ-2 Мутрал Хажисурович пользуется заслуженным авторитетом. За плодотворный и добродушный труд он награжден высокими правительственные наградами: орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд», другими наградами, среди которых ему особенно дороги звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» и «Почетный дорожник».

За плечами Мутрала Хажисуфовича крепкие тылы, позволяющие полностью отдаваться работе – жена Зоя Васильевна, сын и дочь. А еще растет внук – любимец деда и, кто знает, может быть, будущий дорожник. Умелого и мудрого руководителя дорожников жители района и города уже несколько созывов подряд избирают своим представителем в районном и городском органах власти.

Коллектив ОАО «ДСУ-2», руководители района, города, коллеги из других дорожных структур поздравляют Мутрала Хажисуфовича с юбилеем, от души желают ему здоровья, кавказского долголетия, личного счастья и еще долгих творческих лет на благо дорожного дела.

**С юбилеем,
Мутрал Хажисурович!**



ЕГО ГОДА – ЕГО БОГАТСТВО

НАЧАЛЬНИКУ АЛЕКСЕЕВСКОГО ДСУ-2 БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ, КАВАЛЕРУ ОРДЕНОВ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ И ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

Мутралу Дзахмышеву - 70!

*Мутраб Хажисуфович
Дзахмышев родился в
Старый Урук. Трудовой путь
и боевые заслуги в армии
после службы в армии окончил
Саратовское специальное
училище, работал в селе Красногородка*

рожно-строительному управлению № 2
Белгородской области. Здесь он прошел
все ступени службы, включая заместителя
заместителем, начальника управления,
а последние 30 лет — руководителем
коллектива дорожников.

А начинать пришлось почти с нуля:
надо было возводить производственную базу, комплектовать и обучать коллектив и при этом, конечно, строить и реконструировать дороги. Трудностей было хоть отбавляй, но не такой он человек, чтобы отступить.

По биографии Мутрала Хажисуфовича можно судить о развитии дорожной сети юго-восточной зоны Белгородчины. При его непосредственном участии построено и восстановлено более двух тысяч километров автомобильных трасс с твердым покрытием в

Алексеевском, Красненском, Красногородейском, Новооскольском, Ровенском и других районах области. Ведь это не единственные чистые и чистоплотные села в нашем крае. Всего же в Белгородской области построена федеральная дорога № 174 «Черниговка - Павловск», все сельские асфальтированы, а гранитные памятники на могилах бойцов, погибших в годы Великой Отечественной войны, превращены в светофорные трубы. Контрактами ОАО «ДСУ-2» выполнены работы

тём, кто предан этому делу, дороге. С
такими людьми он всегда будет
исполнима.

делает тротуары, укладывает тротуарную плитку.

суповича Дзахмышева управление стало одним из лучших на Белгородчине. А сам руководитель в дорожном деле считается человеком авторитетным, с репутацией крепкого хозяйственника, умелого организатора, опытного строителя и руководителя.

ДСУ-2 выстояло в перестроечные годы, а ведь многие подобные организации, не выдержав свалившихся на них трудностей, попросту рассыпались. Но коллектив не снизил темпов работ, наоборот, с каждым годом старается увеличить объемы, повысить качество дорожного строительства. Мутрал Дзахмышев не представляет свою жизнь без дорожного дела и с уважением относится к

ча крепкие тылы, позволяющие горячим спасать боя, — **Анна Захаровна, сын и дочь**. А еще внук — любимец деда и, **Кто знает, может быть**, будущий дорожник. Умелого и мудрого руководителя дорожников жители района и города уже несколько созывов подряд избирают своим представителем в районном и городском органах власти.

Коллектив ОАО «ДСУ-2», руководители района, города, коллеги из других дорожных структур поздравляют Мутрала Хажисуфовича с юбилеем, от души желают ему здоровья, кавказского долголетия, личного счастья и еще долгих творческих лет на благо дорожного дела.

С юбилеем,
Мутрал Хажисуфович!

ЧЕЛОВЕК ИЗ ГЛУБИНКИ



**Сорок восемь лет назад
Сабир Гайсович – уроженец
здесьных мест – начал свою
трудовую биографию рабочим
дорожного участка.**

В списке дорожных организаций, занимающих призовые места в конкурсе на лучшее содержание автодорог Оренбургской области, чаще других значится Шарлыкское дорожное ремонтно-строительное управление. Это не случайно. Здесь работает дружный, сплоченный коллектив, возглавляемый умелым руководителем.

Сабир Гайсович Мухаметов обладая рациональным умом и способностями к точным наукам легко повышал свой профессиональный уровень в учебных заведениях, что помогало ему подниматься и по служебной лестнице. Был десятником, техником, нормировщиком, мастером, а с апреля 1966 года по настоящее время – бессменный руководитель Шарлыкского ДРСУ.

Тогда материальная база шарлыкских дорожников представляла собой маленькую коптилку с небольшим навесом. Пара автомобилей, один старенький трактор и 5 конных подвод – вот все, чем располагало управление. Теперь это технически оснащенное предприятие, имеющее прекрасную производственную базу, высокопроизводительную дорожную технику, два асфальтобетонных завода, современную автозаправочную станцию, газовую котельную и электростанцию.

В настоящее время Шарлыкское ДРСУ обслуживает 392 км автодорог общего пользования, в том числе участок дороги Оренбург – Казань протяженностью 84 км, соединяющий Оренбургскую область с Татарстаном. Находясь, можно сказать, в глубинке области, не имея выхода к железнодорожным станциям, осуществляя за-

готовку дорогостоящего щебня самовывозом на расстоянии 150 км, Сабир Мухаметов одним из первых принял решение о внедрении новых технологий при строительстве дорожных одежд, в частности, применении стабилизатора «Роадбонд» при устройстве основания под асфальтобетонное покрытие. За последние годы по новой технологии построено 28 км автодорог. Экономический эффект на каждом километре составил 125 тыс. руб.

– Сегодня на первом плане – повышение качества и эффективности в работе, – говорит Сабир Гайсович. – И здесь не надо открывать Америку. Надо использовать свой опыт, активнее внедрять новые технологии, постоянно искать и находить (даже за пределами района) работу коллективу, соблюдать высокую трудовую и технологическую дисциплину. Не скажу, что все у нас идет без сучка и задоринки. Как и везде, есть проблемы с финансированием. Планировали в ближайшее время построить еще 5 километров дорог с применением «Роадбонда», однако из-за отсутствия средств для приобретения нового стабилизатора пришлось отказаться от задуманного.

Строительство и содержание дорог в российской глубинке, особенно тех, чьими хозяевами являются колхозы и совхозы, всегда было большой проблемой. До них ли было тому или иному председателю, если сенокос стоит из-за нехватки ГСМ или отсутствия запасных частей? Положение стало меняться, когда Шарлыкское ДРСУ приняло к себе на баланс первые 12 км внутрихозяйственных дорог. А сегодня под крылом шарлыкских дорожников 310 км.

Так и живут шарлыкские дорожники – строят мосты, дороги, следят за их состоянием. Решаются в ДРСУ и вопросы жилья. За последние годы предприятие построил

**НАЧАЛЬНИКУ
ШАРЛЫКСКОГО ДРСУ,
КАВАЛЕРУ ОРДЕНОВ
«ПОЧЕТА» И «ЗА ЗАСЛУГИ
ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ»,
ПОЧЕТНОМУ
ДОРОЖНИКУ РОССИИ**

**Сабиру
МУХАМЕТОВУ - 65!**

ло для семей работников двухквартирный дом, два коттеджа. А троим лучшим производственникам управление приобрело квартиры.

Ветераны, а их в управлении двадцать два человека, окружены вниманием, все они обеспечены отдельными квартирами. Администрация проявляет заботу об отдыхе сотрудников, у которых всегда есть возможность за небольшую плату побывать в домах отдыха и санаториях. ДРСУ имеет свою волейбольную команду, постоянно печется о спортсменах, и те успешно выступают на соревнованиях, радуют болельщиков успехами.

Сабир Мухаметов – один из самых известных и авторитетных в дорожных кругах специалистов. О таких, как он, люди говорят: «Дорожник с большой буквы». К его мнению прислушиваются руководители всех рангов. Его проблемы характерны для дорожных организаций российской глубинки. Ему присвоены звания «Почетный дорожник», «Заслуженный строитель Российской Федерации», он является Почетным гражданином Шарлыка. За заслуги в дорожном деле Сабир Гайсович награжден орденами «Почета» и «За заслуги перед Отечеством» второй степени.

В дни юбилея коллектива Шарлыкского ДРСУ, все, кто знаком с этим замечательным человеком, умелым хозяйственником, грамотным специалистом, желаю ему крепкого здоровья, благополучия, всяческих успехов и долгих творческих лет на благо дорожного дела. К этим поздравлениям с удовольствием присоединяется редакция ведущего дорожного журнала.

**С днем рождения,
Сабир Гайсович!**

НА СВОЕМ МЕСТЕ

**ЗАМЕСТИТЕЛЮ
ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО
«ГИПРОДОРНИЙ»**

**Виктору
Мельнику - 60!**



Виктор Иванович Мельник коренной москвич. В 1965 году он окончил Московский автомобильно-дорожный техникум, носящий ныне имя А.А. Николаева, в 1975 году – Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт, получив специальность инженера путей сообщения.

Его трудовая деятельность началась в 1961 году с должности рабочего геофизической экспедиции, и всю свою дальнейшую жизнь он посвятил дорожной отрасли, изысканиям и проектированию автомобильных дорог и мостов. Почти четверть века Виктор Иванович работает в Гипродорнии, пройдя путь от техника на изысканиях автомобильных дорог до заместителя генерального директора по организации проектно-изыскательских работ – основной деятельности института. В течение многих лет на различных должностях, в том числе начальника изыскательской партии и главного инженера отдела, он принимал непосредственное участие в изысканиях. Прошагал и прометил многие сотни километров трасс в самых разных регионах России от вологодских лесов до волгоградских степей, от тверских полей до читинской тайги.

В должности главного инженера проектов В.И. Мельник внес свой вклад в крупнейшую стройку Российской Федерации – создание ряда участков дороги Иркутск – Чита – Хабаровск в Читинской области. Принимал личное участие в реконструкции федеральной автомобильной дороги «Холмогоры» на участке Ярославль – Вологда, в строительство и реконструкцию дорог Московской области.

С 2000 года Виктор Иванович трудится заместителем генерального директора ОАО «Гипродорний» по производству, организуя процесс проектно-изыскательских работ в институте. Его задача – обеспечение координации совместной деятельности филиалов Гипродорний, расположенных на всей территории Российской Федерации, по выполнению крупных и сложных проектов, руководство единой маркетинговой политикой, участие в торгах. Именно в этот период институт начал активно работать над расширением сферы работ и услуг в области автомобильных дорог, внедрением новых методов изыскательских работ, направленных на эффективное выполнение заданий заказчиков и поддержание высокой конкурентоспособности на рынке проектно-изыскательских работ.

Сегодня в институте ведется ускоренное обновление и расширение материально-технической базы, приобретается новое оборудование. Институт широко применяет современные геодезические инструменты, электронные тахеометры, системы спутниковых геодезических измерений GPS, аппаратуру Trimble в сочетании с программным обеспечением, разработанным Гипродорний. Внедряется применение космической съемки и воздушной лазерно-локационной технологии сканирования местности.

Для инженерно-геологических изысканий только в последнее время приобретены электронно-воздушный прессометр ПЭВ 89М, электронный спектрометр «Прогрессспектр» для измерения удельной эффективной активности ЕРН в грунтовых строительных материалах, новые буровые установки. Широко применяются геофизические методы, микрогеодинамическая съемка, сейсмическая съемка с использованием компьютеризированной сейсмостанции Диоген-24.

Повышение качества проектов и увеличение производительности труда обеспечивается применением собственного программного обеспечения для проектирования автомобильных дорог – программного комплекса «GIP». Новая четвертая версия получила сертификат соответствия в системе сертификации ГОСТ Госстроя Российской Федерации. На полученных знаниях и реальных условиях проектирования и строительства дорог и основана деятельность Виктора Ивановича в области лицензирования дорожной деятельности. О таких, как он, с уважением говорят: человек на своем месте. Опыт умелого организатора производства позволил ему принять активное участие в создании отдела лицензирования Дирекции по реализации программы «Дороги России» и Государственного учреждения «Центр лицензирования деятельности в дорожном хозяйстве», став их руководителем. Большую роль сыграл В.И. Мельник в создании и становлении Ассоциации проектных организаций дорожной отрасли «РОДОС», директором которой он являлся в период от начала основания до 1998 года.

Виктор Иванович пользуется заслуженным авторитетом в коллективе. Его деятельность в дорожной отрасли отмечена знаком «Почетный дорожник» I степени.

Поздравляя Виктора Ивановича с юбилеем, коллектив Гипродорний, коллеги из других научных организаций, дорожники искренне желают ему успехов, творческих удач, новых красивых проектных решений, здоровья и благополучия в семье.

Редакция журнала «Автомобильные дороги» с удовольствием присоединяется к пожеланиям в адрес нашего автора.

С юбилеем, Виктор Иванович!

НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

**ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ
ОАО «НОВОСИБИРСКАВТОДОР»,
КАВАЛЕРУ ОРДЕНА «ПОЧЕТА»**

**Владимиру
Смирнову- 55!**

Владимир Александрович Смирнов родился в селе Жуланка Кочковского района Новосибирской области. Окончил дорожно-строительное отделение Свердловского автодорожного техникума и Сибирский автомобильно-дорожный институт по специальности «автомобильные дороги».

Более 30 лет, с апреля 1971 года, Владимир Александрович Смирнов работает в Новосибирскавтодоре на различных должностях. Был мастером, прорабом, начальником планово-производственного отдела, главным инженером и начальником ДСУ. С 1994 года назначен, а затем постоянно избирается генеральным директором ОАО «Новосибирскавтодор».

Профессию дорожника Владимир Александрович выбрал раз и навсегда и ни разу не пожалел о своем выборе. Первое серьезное профессиональное испытание молодой руководитель получил в 79-м, когда был назначен на должность начальника Чертановского ДСУ-5. Под его руководством заурядный коллектив добился высоких производственных показателей, из отстающего вышел в передовые.

Энергичного молодого руководителя заметили и в ноябре 1981 года назначили первым заместителем начальника объединения «Новосибирскавтодор». В кругу его забот и обязанностей – создание материально-технической базы, обновление и пополнение парка дорожно-строительной техники, строительство асфальтобетонных заводов, вспомогательных производств, транспортных развязок и железнодорожных тупиков, освоение новейших технологий и материалов. Под его руководством велась работа по повышению квалификации всех категорий работников, занятых в дорожном строительстве, создавались стабильные трудовые коллективы.

С декабря 1994 года В.А. Смирнов – генеральный директор ОАО «Новосибирскавтодор», являющегося основным подрядчиком по проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и инженерных сооружений в Новосибирской области. ОАО включает в себя 34 филиала, в том числе ДРСУ всех районов области, проектную контору, дорожное мостостроительное управление, управление производственно-технологической комплектации.

Трудолюбие, компетентность, высокий профессионализм и эрудиция Владимира Александровича способствовали тому, что ОАО «Новосибирскавтодор» занимает сегодня ведущее место среди подрядных организаций, пользуется заслуженным авторитетом и доверием у заказчиков и других партнеров. И не случайно распоряжением главы администрации Новосибирской области **за высокое качество выполнения подрядных работ по областному государственному заказу ОАО «Новосибирскавтодор» в 1994 году** присвоено звание «Поставщик продукции для государственных нужд Новосибирской области».

Должность генерального директора заставляет ежедневно проявлять разумную инициативу, государственный подход к решению многочисленных проблем и задач, уметь заглянуть в завтрашний день. По мнению Владимира Александровича, сегодня необходимо продолжать увеличение технического потенциала предприятий общества и принимать решительные меры по дальнейшему укомплектованию филиалов высококвалифицированными специалистами дорожной отрасли.

В этих целях по инициативе руководства Новосибирскавтодора в Сибирском государственном университете путей сообщения в 1994 году было организовано обучение студентов специальности «автомобильные дороги и аэродромы». За этот период за счет средств ОАО в университете



было направлено 146 человек. Квалифицированные специалисты первых пяти выпусков уже успешно работают в подразделениях Автодора.

Деловые и личные качества Владимира Александровича, его компетентность, профессионализм снискали ему высокий авторитет в коллективе и у жителей области, которые избрали его депутатом Новосибирского областного Совета депутатов, где он является заместителем председателя комитета по транспорту и дорожному комплексу.

За заслуги в области строительства и многолетний добросовестный труд ему присвоены звания «Заслуженный строитель» и «Почетный дорожник».

Все, кто знаком с Владимиром Александровичем, отмечают высокое чувство ответственности за порученное дело, трудолюбие, умение решать задачи государственного уровня. За это умение В.А. Смирнов удостоен высокой государственной награды – ордена «Почета».

Но особую гордость у юбиляра вызывает другая награда – **официальный статус ОАО «Новосибирскавтодор» – надежный партнер**, присвоенный коллективу по итогам конкурса «За успешное развитие бизнеса в Сибири». Эта награда дорого стоит! И свидетельствует о том, что предприятие возглавляет умелый хозяйственник, человек, всей душой болеющий за развитие дорожного дела.

Поздравляя его с «круглой датой», коллеги по работе, друзья, дорожники из других российских регионов от души желают Владимиру Смирнову сибирского долголетия, личного счастья и новых успехов в деле, которое он выбрал для себя раз и навсегда.

Редакция журнала от души присоединяется к поздравлениям и надеется продолжить рассказ о замечательном коллективе, которым он руководит, на страницах старейшего дорожного издания.

С днем рождения, Владимир Александрович!



Николай Николаевич родился в Липецке, окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «мосты и тоннели».

Трудовую деятельность Николай Николаевич Галенкин начал в 1967 году лаборантом в одной из дорожных организаций. В 1971 году, придя в Мостостроительное управление № 14, ныне это ЗАО «Липецкавтомост», Николай Галенкин прошел путь от рядового слесаря до руководителя, специалиста высокого уровня, способного решать самые сложные технические задачи, связанные со строительством мостов. За короткое время он проявил себя отличным организатором и профессионалом, человеком, о котором с уважением говорят: на таких людях страна держится.

Управление, которое он возглавил, очень скоро станет одним из лучших подразделений ОАО «Мостостроительная фирма «Автомост», освоит ряд передовых технологий, среди которых сооружение опор мостов с использованием буронабивных столбов диаметром 1200 мм.

Личный вклад Николая Галенкина в строительство сложных в инженерном плане искусственных сооружений, освоение новейшей техники и технологий трудно переоценить. При его непосредственном участии освоена техно-

логия применения деформационных швов «Вабофлекс» и «Маээр», обеспечивающая надежность и долговечность конструкций мостов. При устройстве проезжей части началось использование высокотехнологичного шведского оборудования «Тремикс». Высокое качество обеспечило применение современных добавок для бетонов и растворов.

Почти ежегодно пополняется список крупных мостовых переходов, построенных управлением совместно с другими подрядчиками. Только за последние пять лет на личный счет ЗАО «Липецкавтомост» записаны мостовые переходы через Дон в Воронежской области длиной 360 пог. метров; реку Воронеж у села Савицкое в Липецкой области длиной 303,7 пог. метра; через Дон на обходе города Данкова в Липецкой области длиной 168,2 пог. метра; через Дон у села Донское длиной 250 пог. метров и села Брусланово длиной 127 пог. метров в Липецкой области, через реку Становая Ряса у села Колыбельское длиной 111,1 пог. метра; через Дон на обходе города Задонска в Липецкой области длиной 263 пог. метра.

Коллектив, руководимый Николаем Галенкиным, по праву гордится своими достижениями, стабильным наращиванием объемов работ. Для сравнения, если пять лет назад здесь осваивали около 30 млн рублей, то сегодня в десять раз больше. При этом в ЗАО никог-

МОСТОВЫХ ДЕЛ МАСТЕР ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ ЗАО «ЛИПЕЦКАВТОМОСТ» **Николаю Галенкину - 55!**

да не забывали о людях, социальной составляющей. В областном центре для тружеников ЗАО за счет средств предприятия построен жилой поселок. Для улучшения жилищных условий работникам предприятия на льготных условиях выделяется ссуда. Не забывают здесь о ветеранах труда, тех, кому требуются путевки на лечение.

Поздравляя Николая Николаевича с 55-летием, кто-нибудь из коллег обязательно вспомнит еще об одной добродушной традиции, которая утвердилась при Галенкине и которой строго следуют на предприятии, — забота об экологии. Во время нереста рыбы все шумные работы на объектах прекращаются. Наверное, это и есть самый убедительный и достойный пример для подражания и свидетельство государственного подхода к строительству искусственных сооружений на российских дорогах.

За этот подход к своему делу, за высокие достижения в труде, личные качества Николай Галенкин удостоен высоких званий — «Заслуженный строитель России» и «Почетный дорожник».

Коллектив Липецкавтомоста, коллеги-мостовики, дорожники от души желают юбиляру здоровья, счастья и много-много новых мостов. Ведь каждый из них — замечательный подарок строителям и всем нам, пользователям дорог.

**С праздником, с 55-летием,
Николай Николаевич!**

СФЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

**ЗАМЕСТИТЕЛЮ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
ДОРОЖНОГО
КОМИТЕТА
ЛЕНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ**

**Сергею
Пьянкову – 50!**



Сергей Петрович родился в городе Мурманске. В 1976 году окончил Ленинградский инженерно-строительный институт.

Свою трудовую деятельность С.П. Пьянков начал в 1976 году в ДСУ № 8 Ленавтодора, базировавшемся в городе Пикалево Бокситогорского района Ленинградской области, мастером. А уже через полгода молодому специалисту, доверили должность старшего прораба.

Затем – служба в рядах Вооруженных сил, где он был заместителем командира роты, выполнял общестроительные работы на оборонных объектах страны. После службы вернулся в ставшие родными края, продолжил работу в Бокситогорском ДРСУ: сначала прорабом, затем старшим прорабом.

В те годы в Бокситогорском районе началось активное строительство автомобильных дорог: Заголодно – Ефимовское – Радогощь, Сомино – Ольши, Большой Двор – Великий Двор – Яковлево – Окулово и многих других. Ввод каждого участка дороги был значительным событием для жителей деревень и поселков, получавших кру-

глогодичное автодорожное сообщение с районным центром.

Строительство в 1977–1982 годы автодороги Заголодно – Ефимовское – Радогощь особенно памяtnо и значительно для старшего прораба С.П. Пьянкова, проявившего себя с самой лучшей стороны – грамотным инженером и умелым организатором производства. С 1983 года он уже в качестве главного инженера, а с 1992 года – начальника Бокситогорского ДРСУ руководил работами по переводу дорог в асфальтобетонное покрытие, занимался повышением их пропускной способности, укреплял и расширял производственную базу ДРСУ. В 1994 году в ДРСУ заработал дробильно-сортировочный комплекс, обеспечивавший щебнем не только собственные нужды, но и другие предприятия области.

В 1997 году под руководством С.П. Пьянкова был достроен и введен в эксплуатацию участок федеральной автодороги Вологда – Новая Ладога в обход города Пикалево, общей протяженностью 20 км. Даже по современным меркам темпы строительства были очень высокими. Силами Бокситогорского ДРСУ за три месяца было построено 7 километров дороги. Причем, особо за-

метим, с отличным качеством! Вывод транзитного транспорта за пределы Пикалево стал хорошим подарком жителям города к 70-летию Ленинградской области.

В ноябре 2000 года Сергей Петрович Пьянков был назначен заместителем председателя Дорожного комитета Ленинградской области. В сфере его ответственности самая трудная и важная задача – содержание территориальной дорожной сети.

Организаторские способности, знания и опыт Сергея Петровича вот уже в течение 25 лет отданы дорожной отрасли Ленобласти. Его личный трудовой вклад отнесен званием «Почетный дорожник», Почетными грамотами Министерства транспорта РФ, Правительства Ленинградской области и Дорожного комитета.

Дорожники Ленинградской области, коллеги из других российских регионов передают Сергею Петровичу свои искренние поздравления с юбилеем.

Редакция журнала "Автомобильные дороги" присоединяется к этим поздравлениям.

С юбилеем Сергей Петрович!



Дорожное хозяйство и автомобильный транспорт являются одной из важнейших составляющих транспортной системы страны. Ее состояние во многом определяет темпы развития экономики России и отдельных территорий.

Транспортная инфраструктура обеспечивает перемещение населения, материальных ценностей и взаимосвязь между регионами. В ее развитие с 1934 г. вносит свой вклад Уральский филиал Гипродорнии.

Филиал разрабатывает проектно-сметную документацию на развитие и строительство сетей автомобильных дорог и сооружений на них, в основном в Уральском и Западно-Сибирском регионах и на прилегающих к ним территориях. Изначально это была проектная организация под названием Уралпроектдор. В дальнейшем названия не раз менялись. С 1969 года – это филиал Дорожного проектировочно-изыскательского и научно-исследовательского института "Гипродорний" (Уралгипродорний) с проектной и научной частями. Более 30 лет институт возглавляет Петр Васильевич БУДКОВ, заслуженный строитель РСФСР, почетный дорожник, награжденный медалью "За доблестный труд". Он является автором 14 научных трудов и изобретений. Техническую деятельность филиала с 1982 года возглавляет главный инженер Игорь Иванович ПЕТРУНИН, почетный дорожник, награжденный медалями ВДНХ, автор ряда проектов крупнейших мостовых сооружений.

методом «народной стройки»

До сих пор актуальны научные исследования работников института в области применения местных дорожно-строительных материалов. Их рекомендации по использованию отходов горнорудной и металлургической промышленности сыграли решающую роль при строительстве автомобильной дороги Свердловск – Серов. Протяженность ее 350 км.

Генеральным проектировщиком выступал филиал, а строительство выполнено в 1975–1985 годах методом "народной стройки". Будущий президент России Борис Ельцин, возглавлявший тогда Свердловскую область, под чьим непосредственным руководством велась стойка, предложил всем промышленным городам и районам области принять участие в строительстве дороги своими кадрами и механизмами. Строительство было развернуто на всем протяжении трассы.

Впервые по проектам филиала при строительстве этой дороги была применена

УРАЛЬСКАЯ

ПО ПРОЕКТАМ УРАЛГИПРОДОРНИИ ПОСТРОЕНО И РЕКОНСТРУИРОВАНО БОЛЕЕ 25 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ АВТОДОРОГ И 60 КИЛОМЕТРОВ МОСТОВ.



на прогрессивная высокопроизводительная технология устройства цементобетонного покрытия в скользящих формах комплексом машин типа «Автогрейд». А технология использования в цементобетоне отходов промышленности, разработанная Уралгипродорнией, была признана изобретением. Впервые на Урале при строительстве автомобильной дороги Свердловск – Пермь по проектам филиала была применена горячая асфальтобетонная смесь.

В 1993–1997 гг. филиалом разработаны комплексные Программы развития сетей автомобильных дорог

В 2002 году Уралгипродорний вошел в сотню лучших проектных организаций страны и включен в международный каталог "Лидеры строительного комплекса России". В 2003 г. Госстроем России филиал отнесен в числе лидеров проектных организаций.

Уральского региона – Свердловской, Пермской, Челябинской, Тюменской областей, Республики Коми, Ямало-Ненецкого автономного округа. Все положения этих программ подтвердились в дальнейшем на практике.

транспортные коридоры

Тенденция расширения и укрепления межрегиональных транспортных связей, не только широтных, но и меридиональ-

ВЫСОТА



УРАЛГИПРОДОРНИИ - 70

ных, как составляющая часть транспортной стратегии России, обусловила одно из важнейших направлений деятельности Уралгипродорни в последние годы. Речь идет о разработке Программ развития автомобильно-дорожных коридоров и обоснования целесообразности вложения инвестиций в их строительство.

В 1998 году был подготовлен технико-экономический доклад "Развитие Северного транспортного коридора России". В нем показана техническая возможность и экономическая целесообразность создания транспортного коридора Оulu (Финляндия) – Карелия – Архангельск – Котлас – Сыктывкар – Кудымкар – Пермь протяженностью 3000 км. Выводы, сделанные в докладе, используются и в настоящее время при разработке проектно-сметной документации.

В 2001 году выполнена Программа развития автомобильно-дорожного коридора Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нижневартовск – Томск протяженностью 2600 км. Коридор станет первой субширотной транспортной артерией серединного региона России, пересекающей Уральский хребет и соединяющей Предуралье и Западную Сибирь. В 1997-м совместно с другими проектными организациями – экономическое обоснование коридора Санкт-Петербург – Вологда – Шарья – Киров – Пермь – Екатеринбург.

Все три коридора вошли в состав федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)", утвержденной Правительством Российской Федерации в 2001 г., а в дальнейшем и в проект Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года.

Продолжается работа по обоснованию продления коридоров до Екатеринбурга и обоснованию разработки меридиональных направлений север – юг.

В 2000 году было разработано Обоснование инвестиций в строительство автомо-

бильной дороги Сыктывкар – Нарьян-Мар с подъездами к Воркуте и Салехарду общей протяженностью 1725 км, которая даст выход в незамерзающую часть Северного Ледовитого океана и положит начало Северному широтному, Западно-Уральскому и Восточно-Уральскому меридиональным коридорам.

Реализация межрегиональных связей Урала и Сибири нашла свое отражение в "Программе совершенствования и развития автомобильных дорог Уральского федерального округа "Дороги Урала" с прогнозом до 2020 года" (2000 г.), предложения которой вошли в состав Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России".

По решению Госстроя Российской Фе-

дильной дороги Сыктывкар – Нарьян-Мар с подъездами к Воркуте и Салехарду общей протяженностью 1725 км, которая даст выход в незамерзающую часть Северного Ледовитого океана и положит начало Северному широтному, Западно-Уральскому и Восточно-Уральскому меридиональным коридорам.

и зачастую вызывает вопросы. В настоящий момент в дорожной отрасли заказчиками диктуются инфляционные индексы на 30–40 % ниже установленных Госстроем России для проектных работ и на 50–60 % ниже для изыскательских работ. Стремление выжить в условиях рыночной экономики толкает проектную организацию при участии в торгах на беспрецедентное снижение стоимости. В результате она находится в пределах 1 % от стоимости строительства объекта, что никак не отражает степени ответственности, которая лежит на проектировщиках, не позволяет проектной организации в полной мере осуществлять внедрение современных систем качества, затрудняет кадровую политику.

Несмотря на трудности, интерес к проектному делу не падает. В данный момент в филиале работает 250 сотрудников 19 инженерных специальностей. Подразделениями филиала на протяжении десятков лет руководят высококвалифицированные специалисты, связавшие всю свою жизнь с филиалом. Естественно, успехи Уралгипродорни были бы невозможны без творческого взаимодействия с территориальными и федеральными органами управления дорожной отрасли, научными и учебными организациями.

В настоящий момент Уралгипродорни выполняет все виды проектно-изыскательских работ, необходимых для развития дорожной инфраструктуры, строительства и ремонта автомобильных дорог. Особое внимание при этом в проектной документации уделяется вопросам обеспечения безопасности и комфортности движения на дорогах. Филиал постоянно развивается, модернизирует оборудование, приобретает современную электронную технику, привлекает на работу молодежь. Словом, идет в ногу с развитием научно-технического прогресса, направлен на выполнение стратегических задач, стоящих перед дорожной отраслью России. Уралгипродорни намерен и в дальнейшем вносить свою лепту в дело совершенствования дорожной сети страны.

Стремление выжить в условиях рыночной экономики толкает проектную организацию при участии в торгах на беспрецедентное снижение стоимости.

дерации в 2002 году Уралгипродорни вошел в сотню лучших проектных организаций страны и включен в международный каталог "Лидеры строительного комплекса России". В 2003 г. Госстромом России филиал отнесен в число лидеров проектных организаций.

Плюс торги, минус результаты

Сегодня Уралгипродорни, как и все проектные организации дорожной отрасли, переживает не лучшие времена. Одна из основных проблем – отсутствие планирования проектных работ на 2–3 года вперед. Как следствие, работы выполняются в аварийном режиме, при этом нарушаются технологическая цепочка проектирования. Сбор исходных данных, изыскания, проектирование ведутся параллельно, в одни и те же сроки, а существующий порядок согласований с «хождением по чиновникам» еще больше усугубляет ситуацию. Другая проблема связана с получением работ через торги. При правильности самой идеи торгов результат



Руслан АВРАМЧЕНКО,
кандидат физико-математических наук

ПОДНЕБЕСНАЯ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ

Новый проект эстакадной системы для легковых автомобилей, представленный в статье Р. Аврамченко «Поднебесная для легковушек», которая была опубликована в журнале «Автомобильные дороги» (№ 2, 2004 г.), вызвал большой интерес у специалистов. В частности, Управление градостроительства, землепользования и развития территорий Госстроя России отмечает, что предлагаемые автоматизированные эстакады «заслуживают внимания и могли бы быть рассмотрены в установленном порядке в рамках реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России».

Управление инноваций и научно-технической политики в дорожном хозяйстве Росавтодора

сообщило автору, что предполагаемые «достиинства новых технических решений (отсутствие необходимости отвода больших площадей для строительства, высокая экологичность и возможность принятия изящных архитектурных решений) в наибольшей степени могут проявиться на магистральных улицах крупных городов, для которых решение автотранспортной проблемы (особенно острой в части легковых автомобилей) наиболее актуально и может привести к получению максимального эффекта. При получении эффективных результатов опытной реализации pilotного проекта его дальнейшее распространение может рассматриваться и для менее экономически привлекательных зон загородных автомобильных дорог, входящих в сферу компетенции Росавтодора».

КУДА И ТУДА

Новый проект был представлен автором в упомянутой статье. Поэтому перейдем к схемному описанию проекта с обозначением лишь его наиболее существенных особенностей.

Концептуальной особенностью новой эстакады является организация на ней квазиколейного движения для существующих сегодня легковых автомобилей. С этой целью проезжие пути снабжаются двусторонними бордюрными ограждениями из продольных планок на высоте осей колес автомобилей. В свою очередь, колеса снабжаются дополнительными элементами – упорами из хорошо скользящего фторопласта, закрепленными на осях колес и слегка выступающими наружу заподлицо шин. Эти упоры «работают» только при юзе автомобилей.

В нормальном движении автомобили следуют строго по линии высокочастотного кабеля (проводу), уложенного по оси пути (полосы) на эстакаде, а между упорами и планками ограждений обеспечивается зазор около 15 см. При номинальной ширине автомобиля 160 см в сумме с двумя зазорами, планками и стойками для них общая ширина полосы эстакады составит около 230 см. Эстакады никогда не пересекаются в одном уровне и имеют только примыкающие въезды и съезды.

Для движения вдоль кабеля автомобиль снабжается приемником электрического поля, определяющим отклонение оси автомобиля от оси кабеля. Его сигнал по-

ступает в компьютерный блок управления движением автомобиля (КУДА). Этот блок вырабатывает управляющий сигнал для рулевой и скоростной систем автомобиля. Значения радиусов и длин кривых участков пути зашифровываются геометрией кабеля и, считанные приемником, они поступают в блок для компьютерной обработки.

В простом варианте преобразование сигнала в механическое управление рулением осуществляется с помощью электромеханического устройства с вращающимся роликом, прижатым к рулевой баранке. На первом этапе освоения эстакад этот метод будет главным. В последующих сериях автомобилей сервомотор может оказаться «запрятанным» в других узлах рулевой системы.

Что касается управления скоростью, то ряд современных типов автомобилей уже обладает электронным управлением коробкой передач, поэтому здесь остается лишь согласовать КУДА с уже существующим электронным блоком. В остальных случаях шофер должен будет сам согласовывать скорость движения автомобиля с требуемой скоростью (о ней ниже), выводимой КУДА на электронное табло перед водителем. В дополнение может быть привлечен звуковой сигнал, отражающий степень несоответствия скоростей.

В первые годы строительства новых эстакад регулирование скоростного режима каждого автомобиля останется в ведении его водителя. Единственным фактором взаимодействия автомобилей будет выдер-

живание минимальной дистанции между ними. С этой целью автомобили снабжаются радарными дистанциемерами, вырабатывающими сигнал для КУДА, указывающий на необходимость обеспечить требуемую дистанцию.

По мере развития городской эстакадной сети (паутины) и наполнения ее предельно допустимым количеством автомобилей все движение на ней будет передано в управление единой городской (в последующем региональной) системе телекоммуникационного управления движением автотранспорта (ТУДА). Связь между «мозгом» этой системы и каждым автомобилем будет осуществляться по аналогии с существующей сотовой телефонной связью.

ЗАБУДЕМ О ПРОБКАХ

С появлением ТУДА движение легкового автомобиля будет предусматривать необходимые процедуры. Перед въездом на эстакаду шофер включает приемо-передающую antennу и указывает номер съезда с эстакады. ТУДА устанавливает его координаты и номер въезда. При образовании очереди на данный въезд либо при плотном движении на эстакаде в зоне въезда ТУДА формирует комплекс причастных автомобилей и для каждой из них задает скоростной режим, позволяющий выйти автомобилям на эстакадную магистраль. Развязка «конфликта интересов» шоферов осуществляется в соответствии с установленным алгоритмом. Маршрут движения по эстакаде система ТУДА задает с уч-

том самых разных обстоятельств на всей эстакадной паутине, но всегда удовлетворяя критерию минимума времени занятия эстакады.

В случае остановки автомобиля по какой-либо причине ТУДА также реализует оптимальную схему «развязки» аварийной ситуации, переорганизовав все требуемое для этого движение. Что же до самого автомобиля, то если он подвижен, то будет вытолкнут следующей за ним машиной до ближайшего съезда с эстакады, а если нет, то будет снят дежурным автокраном или вертолетом.

Если проезд по эстакадной системе сделать платным, ТУДА будет снимать со счета автомобилиста сумму (по аналогии с мобильной телефонной связью), пропорциональную кратчайшему пути между въездом и съездом. И, конечно, штраф за ненадлежащую надежность автомобиля.

Все упомянутые конструктивные, механические, компьютерные и электронные элементы, блоки, системы не содержат в себе того, что сегодня требовало бы для себя сложных и дорогих научных и опытных исследований. Все давно и адекватно освоено в разных областях техники и связи. Поэтому здесь нет нужды в расходовании заметных средств и времени ни для разработки пилотного проекта, ни для строительства опытного участка эстакады, и уж тем более для дооборудования автомобилей для него.

ТРЕБУЮТСЯ ЭНТУЗИАСТЫ И ИНВЕСТОРЫ

Если в комплексе по организации автоматизированного движения автомобилей на новой эстакаде проблемы несущественные, то со строительством самой эстакады (паутины) в городе возникает ряд новых и потому, возможно, непростых вопросов. Первый из них связан с учетом сложившейся в городе архитектурно-планировочной структуры, наличием памятников архитектуры, их охранных зон и т.п.

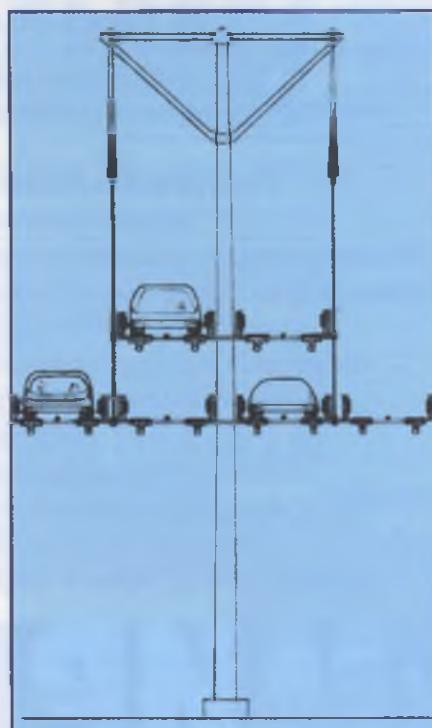
Этот вопрос практически полностью снимается благодаря тому, что в обозримые 10–20 лет эстакады будут строиться преимущественно над существующими мощными магистралями в городе. Скоростные эстакадные пути возьмут на себя значительную часть более или менее транзитного потока и тем существенно разуплотнят их потоки на наземных дорогах, позволив и здесь резко увеличить скорость. В упомянутых выше статьях показывалось, что автомобильная нагрузка на эстакадную конструкцию ничтожна, поэтому, например, 4-х полосная эстакада (общая ширина всего 9–10 метров) будет легкой и выглядеть снизу в виде восьми полосок с существенными просветами между ними.

Такая изящная конструкция будет располагаться либо на односторонней системе свайных опор вдоль разделительной полосы дороги, либо на подвеске из канатов. Во втором варианте опоры обычно будут устанавливаться вне проезжей части дорог с интервалом 100–200 и более метров друг от друга. Практически весь монтаж пути будет выполняться высоко над дорогой с использованием передвижных тележек на монтажных или несущих канатах.

Здесь можно отметить, что из-за небольшой нагрузки на несущие канаты их провис между опорами будет незначительным, поэтому боковое качание пути при сильном ветре будет тоже незначительным и не создаст проблем для КУДА-автомобилей.

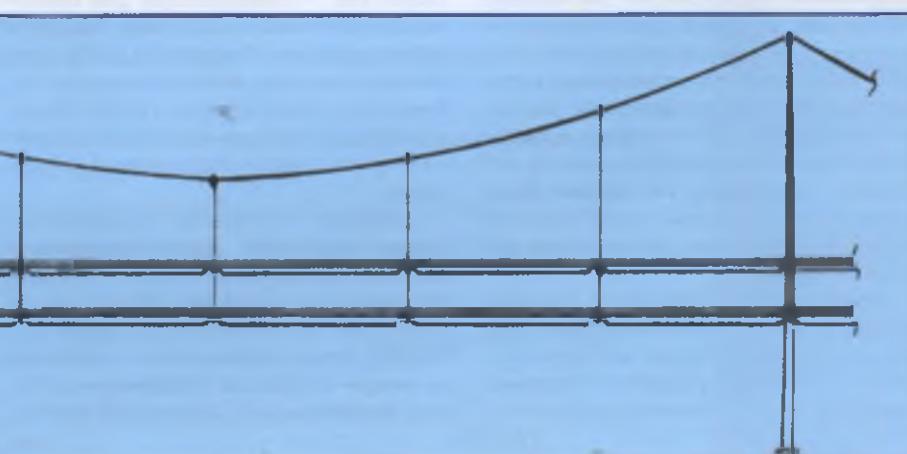
Парусность эстакадного пути резко возросла бы при установке на ней звукоизоляционных щитов. Однако поскольку на самой дороге они не устанавливаются (во всяком случае из-за шума легковых машин), то нет логики в том, чтобы это делать в отношении машин на эстакаде.

Еще одну эксплуатационную проблему для эстакады могут создать снежные наложения и льдообразование на проезжих полосах. Если их механическое удаление не решает эту проблему, то в качестве альтернативы может быть использован элек-



трический тепловой кабель, вмонтированный в конструкцию проезжих полос.

Естественно, что предназначенная для большей части автомобилей и концептуально и конструктивно новая эстакада порождает вопросы по обеспечению надежности, безопасности, экологичности, экономичности и даже по соответствию существующим строительным и уголовно-процессуальным нормам. Первые четыре области проблем по авторской экспертной оценке, конечно же, имеют рациональные решения, которые на экспериментальном полигоне можно быстро отработать до приемлемого совершенства. Очевидно, за период полигонных исследований можно успеть встроить новую эстакаду и в правовую систему. И все же в начале начал всего проекта – венчурные по своему характеру инвестиции. Они относительно невелики и для многих обладателей капитала составили бы честь оказаться в числе пионеров великого транспортного проекта.

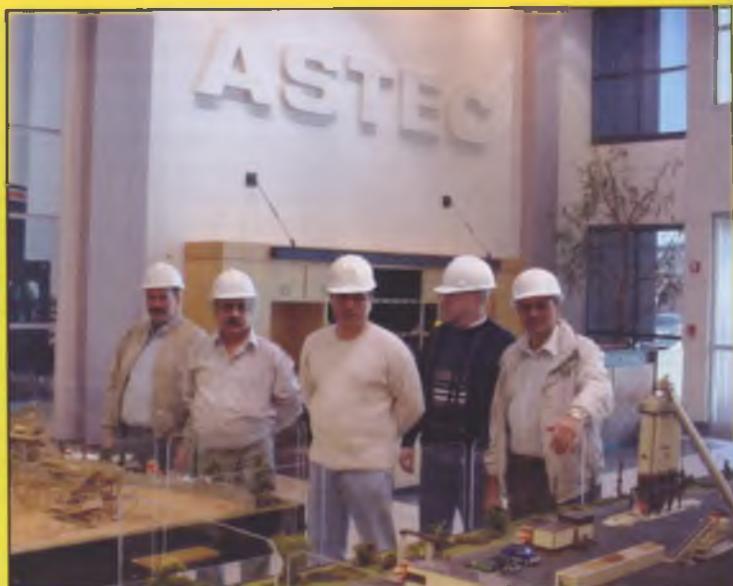


Александр АФАНАСЬЕВ,
генеральный директор Ассоциации «РАДОР»,
Дмитрий БАРАНОВ,
заместитель директора Компании БиЭйВи

**Город Нешвилл в штате Теннеси США
широко известен во всем мире.**

Но оказывается, что это не только столица кантри-музыки, родина Элвиса Пресли, знаменитого виски «Джек Дениалс», хоккейного клуба НХЛ «Нешвилл Предаторс», но и место проведения ежегодной международной выставки «Мир асфальта-2004».

В этом году она состоялась в шестой раз, и ее постоянные посетители и участники отмечали, что из года в год выставка становится все популярнее в среде дорожников.



«МИР АСФАЛЬТА»

С целью ознакомления с последними мировыми достижениями промышленности в дорожной области Ассоциация «РАДОР», при содействии одного из своих ассоциированных членов Компании БиЭйВи и фирмы Roadtec, организовала поездку на выставку «Мир асфальта – 2004». Там было представлено все самое передовое в мире технологий и оборудования для производства асфальта, строительства и ремонта асфальтобетонных покрытий, для выполнения работ по содержанию автомобильных дорог и контроля качества. В ряду великолепно оформленных выставочных стендов и на площадках мелькали названия знаменитых производителей дорожно-строительной техники: Astec, Crafco, Caterpillar, Roadtec, LeeBoy, Wirtgen, Sakai, Midland Machinery, Dinapac...

Всего же на выставке, занявшей площадь в 6000 квадратных метров, смогли представить свою продукцию более 200 компаний, посетили же экспозиции более 60 тысяч человек из 34 стран. В ходе программных мероприятий они активно участвовали в научно-практических семинарах по ремонту и содержанию автомобильных дорог, по современным методам укладки асфальтобетонных смесей, по технологиям приготовления и работы холодными асфальтобетонами, по холодному ресайклингу, по технике безопасности при проведении работ и многим другим направлениям деятельности дорожной отрасли.

Посетители выставки могли познакомиться со всеми технологическими процессами непосредственно на производстве, в реальных условиях. Участники делегации РАДОРА активно пользовались

предоставленными возможностями. Они вели переговоры на стенах производителей дорожно-строительной техники, обсуждали перспективы и текущие вопросы взаимовыгодного сотрудничества. По их просьбе компания Crafco организовала показ своей техники в работе: была продемонстрирована технология ремонта трещин в реальных условиях. Кроме того, в рамках программы российской делегации было организовано посещение компании Roadtec, завода Astec, производящего асфальтобетонные смеси по технологии DOUBLE BARREL, карьера по производству щебня. С большим интересом делегация РАДОРА знакомилась также с производством антисегрегационных перегружателей Шаттл-Багги, асфальтобетонных заводов, асфальтоукладчиков и дорожных фрез последнего поколения.

Одним из аспектов выставки «Мир асфальта-2004» стало то, что многие компании-участники в качестве наиболее перспективной технологии предлагали «SuperPave» – оборудование для производства щебёночно-мастичных смесей и асфальтобетонов. Привлекали к себе внимание и компании, демонстрирующие лабораторное оборудование, а также оборудование для контроля качества основания и контроля качества выполненных работ в целом.

Немалым интересом пользовались стены компаний, пропагандирующих применение эмульсий, и вместе с ними покрытия типа Slurry Seal. Интересно отметить, что на американском рынке появились новые пропиточные материалы на основе силиконов, применение которых предотвращает разрушение дороги.

Они подобны Slurry Seal, но нанесение их на поверхность дороги значительно проще, технологичнее и, как следствие этого, значительно дешевле. Один из таких материалов компании Chem Crete Corporation называется ASP.

Подводя итог, можно отметить, что сегодня мировое сообщество дорожников определило три основных направления развития.

* Возрастающая интенсивность движения заставляет искать и применять более совершенные материалы для верхних слоев, а также находить ресурсосберегающие технологии их защиты.

* Большее значение следует придавать применению новых видов техники (например, таких, как Шаттл Багги) для устройства высококачественных верхних слоёв. Особенно это важно при укладке щебёночно-мастичных асфальтобетонов.

* Ремонт и содержание дорог становится всё более актуальным, так как своевременные ремонтные работы и тщательный уход позволяют экономить и без того ограниченные средства.

Информация, полученная участниками поездки на выставку «Мир асфальта-2004», активно доводится до российских дорожников и вызывает большой интерес в регионах. Таким образом, дорожная отрасль России, благодаря последовательной и плодотворной деятельности Ассоциации «РАДОР», уже на протяжении 11 лет получает все возможности знакомиться с передовым мировым дорожным опытом и реализовывать его на практике. Эта работа будет продолжаться и вперед, потому что без нее невозможно движение вперед.

Издательство «ДОРОГИ»

**Руководителям
предприятий
инфраструктурного
комплекса России,
их деловым партнерам!**

**Предлагаем вам варианты
оформления подписки на
деловые СМИ
издательства «ДОРОГИ»
и Минтранса РФ**

1. ЧЕРЕЗ ОТДЕЛЕНИЯ СВЯЗИ

По каталогу «Газеты. Журналы» агентства «Роспечать»
или Объединенному каталогу «Российские и зарубежные газеты и журналы»

Название издания	Периодичность выхода	Индекс агентства Роспечать	Индекс Объединенного каталога
ГАЗЕТА «ТРАНСПОРТ РОССИИ» вместе с полноцветными приложениями для организаций для индивидуальных подписчиков	1 раз в неделю	32766 35644	84659
ЖУРНАЛ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» для организаций для индивидуальных подписчиков	1 раз в месяц	70004 88759	84662
ЖУРНАЛ «НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ»	1 раз в 3 месяца	72883	—



2. ЧЕРЕЗ ИЗДАТЕЛЬСТВО

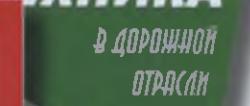
→ Оплатить по счету: р/с 4070281030000003725 в ОАО «РосДорБанк», БИК 044583666, к/с 3010181070000000666, г.Москва, ИНН 7704127711, КПП 770401001.

→ Заполнить платежное поручение и в графе «назначение платежа» указать:
название подписного издания, период подписки, с какого месяца вы хотите получать
издание, количество экземпляров, почтовый адрес с указанием индекса,
полное название организации.

→ В издательстве вы сможете подписать или приобрести необходимое количество
экземпляров с любого месяца 2004 года.

Для гарантированного получения издания необходимо четко
заполнить графу «назначение платежа» платежного поручения.

Наименование издания	Стоимость подписки на 2 полугодие 2004 г (руб)
Газета «Транспорт России»	624 - 03
Журнал «Автомобильные дороги»	600 - 03
Журнал «Наука и техника в дорожной отрасли»	141 - 60



3. АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ПОДПИСКА

г. Москва:	
ООО «Интер-почта 2003»	тел.: (095) 925-0794
ООО «Курьер-Пресссервис»	тел.: (095) 933-3071 / 72
ООО «Вся Пресса»	тел.: (095) 258-8840
ООО «Аиф-Эскорт»	тел.: (095) 319ю-8215
ООО «Дельта Пост»	тел.: (095) 928-8762
ООО «Альмида – Сервис»	тел.: (095) 234-2380
ООО Красносельское агентство «Союзпечать»	тел.: (095) 319-8221
«East View Information Services» – Moscow Office	тел./факс: 7 (095) 777-6557; 7 (095) 318-0881
г. Санкт-Петербург:	
ООО «Петербург- Экспресс»	тел.: (812) 326-5977
ЗАО «Прессинформ»	тел.: (812) 314-8717
г. Екатеринбург:	
ООО «Урал-Пресс»	тел.: (3432) 75-8493
г. Казань:	
ООО «Коммерсант Курьер»	тел.: (8432) 18-5191
Татарстан почтасы – МС РТ ГУПС	тел.: (8432) 64-2822
г. Нижний Новгород:	
ООО «Бизнеспресс Курьер»	тел.: (8312) 65-9595, 65-7429
ООО Агентство «С-Медиа»	тел.: (8312) 16-9572
г. Новосибирск:	
ООО «Деловая пресса»	тел.: (3832) 11-9059, 24-5347
ООО «НовТех»	тел.: (3832) 46-53-61
г. Липецк:	
ЗАО«Центр СК»	тел.: (0742)48-4836
г. Калининград и область:	
ООО «Пресса-подписка»	тел.: (0112)53-5081
г. Калуга:	
Агентство «Новости»	тел.: (0842)57-4804
В странах СНГ:	
г. Киев:	
Агентство «Post INTERNATIONAL»	тел.: (1038044) 464-0220
«East View Information Services, Inc.»	tel.: +1(763) 550-0961
г. Минск:	
Компания «Росчекр»:	
в Москве	тел.: (095) 265-7277
в Минске	тел.: (375 17) 299-9260



4. ЭЛЕКТРОННАЯ ПОДПИСКА

Сделайте заявку на сайте в Интернете: www.transportrussia.ru

5. КОНКУРС ИДЕЙ

Вам необходимо выслать в адрес издательства «Дороги» оплаченную подписку. Написать, какие проблемы, с вашей точки зрения, нужно освещать в газете «Транспорт России». Для наиболее интересных писем – бесплатная полугодовая подписка на 1 экземпляр газеты «Транспорт России».



Где машина, прошедшая 20 000 километров, а где - 100 000?



**Чем масло лучше,
тем меньше изнашиваются детали.**

LUXOIL. Мотор работает ровно, безотказно, как сердце. Завел – и встрепенулось. Когда хозяин уважает машину, это чувствуется. Моментальный холодный запуск, чистый ровный звук, долгий срок службы. Моторное масло LUXOIL – машина ответит Вам взаимностью. LUXOIL – сердце подскажет.



LUXOIL

Лицом к людям

Существует легенда, согласно которой Андрей Иванович Дельвиг, уже будучи крупным чиновником Министерства путей сообщения в Санкт-Петербурге, наказывал доставлять ему по железной дороге из Москвы бочку с водою из мытищинского водопровода.

Трудно сказать, то ли мытищинская вода казалась ему изумительно вкусной и целебной, или сама память о московской службе была безмерно дорога. Эту память, безусловно, Андрей Иванович сохранял всю жизнь. Он писал в своих воспоминаниях:

“Я считался счастливцем, так как прямо из Института путей сообщения попал в производители работ. Другие инженеры несколько лет дожидались подобного назначения”.



**К 210-ЛЕТИЮ
СО ДНЯ
РОЖДЕНИЯ
А.И. ДЕЛЬВИГА
(1813-1887)**

Речь шла о реконструкции в Москве старой кирпичной водопроводной системы, которую по указу императрицы Екатерины II (от 28 июля 1779 г.) генерал-поручик Баур прокладывал от села Большие Мытищи к старой столице. Количество жителей в Москве к тому времени уже перевалило за 200 тысяч, и река Яуза, на которой разместились десятки промышленных мануфактур, для питья оказалась окончательно непригодной.

На строительство мытищинского водопровода выделили по тем временам огромные деньги — миллион рублей, однако из-за непрерывных войн и смут воду из Мытищ успели подвести к Москве только в октябре 1804 г. Вода была действительно вкусная, но и стоила недешево — по полтиннику за бочку.

Шел водопровод из Мытищ в Москву по поднятым над землею кирпичным акведукам, которые еще и сейчас заметны с Ярославского шоссе неподалеку от ВВЦ. Однако для перекачки воды они стали непригодными уже к началу 40-х годов XIX в. Воды в городе не хватало. И Мячин в своей книге “По Москве-реке” писал по этому поводу: “Жителям сего великого города настоит крайняя надобность в хорошей воде для пищи.

Для знатных взят оную с немалым коштом, а другие с затруднением из отдаленных ключей для стола, а бедные нуждаются во многие времена года дурною водою во вред здоровья для своей пищи и прочих надобностей пользоваться”.

Водотоки устаревших акведуков по проекту А.И. Дельвига решено было перевести в середине XIX века в чугунные трубы, а для поддержания необходимого в них давления построить современные водоподъемные паровые станции. Это и было сделано под руководством А.И. Дельвига. По реконструированному им водопроводу Москва стала получать с ноября 1858 г. из 26 водозаборов 500 тысяч ведер воды в сутки (прежде получала всего 350).

А.И. Дельвига назначили директором первого московского водопровода. Только в спокойной этой должности пробыл он недолго. Едва успев закончить “Руководство по устройству водопроводов”, за которое получил Демидовскую премию, последовал к новому месту службы в Санкт-Петербург.

Надо сказать, что у Андрея Ивановича вся служба складывалась удачно. Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения он окончил в 1832 г. Затем служил в ар-



Рем БОБРОВ

ДИРЕКТОР МОСКОВСКОГО ВОДОПРОВОДА... *и не только*

мии. Молодым офицером в 1842 г. он отличился при Воронковской переправе через Кубань. Его распорядительность, смелость заметил будущий министр путей сообщения граф П.А. Клеймнихель, который поручил А.И. Дельвигу строить мост через Днепр, а затем шоссе от Поморья до Едрова и дорогу от Малоярославца до Бобруйска. Все эти поручения Дельвиг исполнил отлично. В венгерскую кампанию его назначают инспектором и строителем железных дорог.

Московская служба уже как бы подводила итог его прежних успешных трудов. В память же о своем пребывании в старой столице А.И. Дельвиг учредил в Москве за свой счет железнодорожное училище (Дельвигское). Немалую сумму пожертвовал он и на общежитие при этом учебном заведении.

Андрея Ивановича Дельвига есть за что вспомнить добрым словом. Это он основал в России Техническое общество и стал первым его председателем. Он создал при обществе журнал, в котором печатались наиболее интересные работы по техническим проблемам.

С 1866 года генерал-майор и генерал-инженер А.И. Дельвиг служил главным инспектором частных же-

лезных дорог, а с 15 января по 20 мая 1871 г. — начальником казенных железных дорог. С 1867 по 1871 год он председательствовал в Совете министров путей сообщения и какое-то время (около 10 месяцев)правлял делами министерства. Умер сенатор Андрей Иванович Дельвиг в 1887 г. и похоронен на Новодевичьем кладбище в Санкт-Петербурге рядом с женой Э.Н. Дельвиг, скончавшейся раньше его (1878 г.)

Дельвиги, надо заметить, в России вообще фамилия известная. Служить России начали они еще в XVIII в. Родословные же их корни в Вестфалии, где "Dallwidi" упоминались впервые в XIII в. В середине века XVI они перебрались в Прибалтику (Лифляндию) и указом шведского короля в 1728 г. прибавили к своей фамилии баронский титул. Барон Бернард Рейнгольд Дельвиг при Петре III оказался императорским гофмаршалом, а Отто Яков Дельвиг выборгским губернатором, генерал-майором и обер-комендантром выборгской крепости. Удачная служба при Петре III обернулась для Дельвигов при Екатерине II неприятностями, да так, что кое-кто "всего имения своего лишился". Больше всего царские немилости коснулись Отто Якова Дельвига (1772–1828). Хотя слу-

жил он честно, усердно и новую свою родину принял как родную. Всероссийскую известность Дельвигам, как не парадоксально, принес именно его мало заметный делами при жизни сын Антон, а не генерал-инженер Андрей Иванович Дельвиг.

Все дело в случае. Опала Отто Якова Дельвига (Антона Антоновича по православному крещению) окончилась при Павле I, который благоволил к опальным матушкиным сослуживцам. Дельвиг из скромного плац-майора (помощника коменданта крепости) стал бригадным генералом в Риге и Кременчуге, а в конце карьеры и окружным генералом 2-го округа в Витебске. Материального благосостояния военная служба генералу прибавила мало, но общественный статус Дельвига уже давал привилегию просить о зачислении сына во вновь открывшийся престижный Царскосельский лицей. Чем Антон Антонович и воспользовался с помощью прежнего своего сослуживца — московского главнокомандующего графа Гудовича. Сын А.И. Дельвига Антон вместе с А.С. Пушкиным стал лицеистом первого набора. Учился Антон Дельвиг в лицее, правда, плохо и окончил его по списку последним. Главным лицейским приобретением молодо-

го Дельвига оказалась дружба с великим русским поэтом Александром Сергеевичем Пушкиным, который высоко чтил доброту и душевную преданность Дельвига. Антон Антонович и сам не лишен был поэтического дара. О чем свидетельствуют строки Пушкина:

**Мы рождены, мой брат
названный,
Под одинаковой звездой.
Киприя, Феб и Вакх румяный
Играли нашею судьбой.**

Среди поэтических творений Дельвига действительно были удачные строки. Они даже стали чем-то вроде лицейского гимна его выпускников:

**Шесть лет промчались,
как мечтанья
В объятьях сладкой тишины,
И уж отечества призванье
Гремит нам: шествуйте, сыны.

Прощаясь, братья, рука
в руку.
Обнимемся в последний раз!
Судьба на вечную разлуку,
Быть может, здесь
сроднила нас.**

Нельзя не вспомнить и некоторые вполне талантливые стихи Дельвига, впоследствии переложенные на музыку. Например, "Соловей мой, соловей". Хотя вряд ли лукавили и современники, утверждавшие, что "стихи Дельвига старательные, но несмелые и неяркие". Для истории литературы интересны более не они, сколько сам Дельвиг – человек самый близкий к Александру Сергеевичу Пушкину. Добрый, мягкий, от-

зывачивый Дельвиг, безусловно, был талантлив, но, чтобы стать великим поэтом, как Пушкин, ему не хватало пушкинского трудолюбия и целестремленности. Не случайно кто-то из товарищей по лицее написал после одной из первых служебных неудач Дельвига:

**Дельвиг мыслит на досуге:
Можно спать и в Кременчуге.**

Директор лицея Энгльгард писал в том же духе: "Дельвиг пьет и спит и кроме очень глупых и опасных для него разговоров ничего не делает".

Двоюродный брат Антона Антоновича Андрей Иванович, с памяти о котором мы начали наш рассказ, в своих воспоминаниях с грустью заметил: "Баратынский, после вступления его в егерский полк, сдружился с братом. Оба поэта жили самым беспорядочным образом, почти не имея мебели и денег, но с неистощимым запасом самой добродушной и беззаботной веселости... И вместе и порознь писали много стихов, не попавших в печать".

Дельвиг не мог не служить из-за ограниченности в средствах, но в отличие от отца генерала усердия в делах проявлял мало и за недолгую свою жизнь сменил несколько вполне престижных служб, так и оставшись в титулярных советниках. В этом отношении он был прямой противоположностью своего двоюродного брата сенатора и генерала Андрея Ивановича Дельвига. Прожил Антон Антонович недолго. Умер на 31 году жизни.

Дороги с братом у него и после смерти разошлись. Похоронили А.А. Дельвига в нескольких верстах

от Новодевичьего кладбища, на Волковском кладбище. Из 43 санкт-петербургских кладбищ это было одно из самых скромных. Лучшими считались погости при Александро-Невской лавре, Троицко-Сергиевской пустыни в Стрельне и Новодевичьем монастыре, земля которого ценилась столь высоко, что самые дешевые участки оценивались не ниже 4 разряда (всего было 7 разрядов). На Новодевичьем по первому разряду и похоронили Андрея Ивановича Дельвига. Он лежит там и сейчас, но с разбитым надгробием. Антон Антонович лет 60 назад, когда в Санкт-Петербурге шли массовые перезахоронения, перевезен был в некрополь деятелей искусства Александро-Невской лавры. Прежний памятник его разбили по небрежности рабочие, как писал основатель музея некрополя Н.В. Успенский, и ставить на новом месте пришлось уже памятник чей-то другой (по типу Н.Н. Апличевой).

Рассказ же наш о Дельвигах закончим стихами еще одного русского поэта Н.М. Языкова:

**Завидна славы благодать,
Привет завиден
многолюдный!
Но часто ль сей наградой
чудной
Ласкают нас?**

Кто знает, сколько каждый живущий на земле оставит семян, которым суждено взойти только после его смерти? Кто скажет, какой таинственной целью связана судьба человека с судьбою его детей, его потомства и как отразятся на них его стремления, как взыщутся с них его ошибки?



БОГОУГОДНОЕ ДЕЛО

*Уважаемая редакция!
В поселке Хоста есть церковь.
Бывая там, чувствуешь благовенение.
Церковь находится на «Голубой горке», которая считается
благодатным местом.
Она построена в русско-византийском стиле в 1910 году
и представляет собой копию в
миниатюре Афонского монастыря
в Греции. Но, к сожалению, здание
церкви разрушается. Нужен ремонт,
нужна помощь. Прихожане церкви
в поселке Хоста обращаются к
дорожникам с просьбой помочь
восстановить разрушенный храм.
Он единственный в Хосте.
Для восстановления храма сделано
немало, но по-прежнему приходится
совершать богослужение
в недостроенном помещении.*

**Настоятель
протоиерей Александр Яблоков,
Приходской Совет**

354037, г. Сочи, ул. Шоссейная, 9е
тел. 65-04-85, 65-07-80
Р/с 40703810900000003999 в ФАКБ
«Югбанк» г. Сочи,
ИНН 2319020340
БИК 040396761
К/с 30101810100000000761 в РКЦ г. Сочи
Код ОКОНХ 98700
Код ОКПО 43647657

Одними из первых на просьбу прихожан о помощи откликнулись дорожники СУ-893 филиала ОАО «Юждорстрой» во главе с ее генеральным директором Евгением Александровичем Колычевым.

Строительное управление № 893 было создано в 1957 году в составе треста «Юждорстрой» Министерства транспортного строительства СССР для строительства объектов государственного значения на юге страны. На его счету сотни важнейших строек, в том числе высших категорий. Одна из них – строительство аэропорта в городе Сочи. С 1989 года СУ-893 участвует в строительстве обездной дороги вокруг Сочи на участках I и II очереди. Первая очередь дороги была сдана в 2001 году. После окончания первой очереди обхода дорожники работали на строительстве газопровода Россия – Турция, выполняли противооползневые мероприятия, строили постоянные подъездные автодороги к газопроводам.

В 1995 году СУ-893 участвовало в восстановлении Чечни, строило аэропорт в Грозном. В настоящее время предприятие работает на газопроводе Адлер – Красная Поляна, где выполняет противооползневые работы и сооружает подъездные пути для реконструкции участка дорог Дон и Джубга – Сочи.

В нынешнем году, будем надеяться, продол-

жится строительство обхода Сочи. У организации солидный опыт сооружения подобных объектов, она обладает полностью оснащенными базами, развивает стройиндустрию. Действуют асфальтные и два бетонных завода, деревообрабатывающий цех, арматурный цех. Организация имеет собственный транспорт и специальные механизмы.

СУ-893 способно выполнить заказ любой сложности. Кстати, существуют виды работ, которые заказчики доверяют исключительно филиалам «Юждорстроя», отдавая ему предпочтение перед иностранными фирмами. Здесь гордятся опытом работы с иностранными партнерами. Многие сочинские специалисты работали за рубежом – в Афганистане, Анголе, Йемене, Ливии и на Кубе. В настоящее время группа профессионалов находится в Гвинее для оказания технической помощи в дорожном строительстве.

В конце хочется привести строки из письма настоятеля храма в Хосте, обращенные к коллективу СУ-893, генеральному директору Е.А. Колычеву: «Ваша жертва церкви – Богоугодное дело. Ваше имя вечно будет звучать под сводами нашего храма и запишется на небесах».

Надеемся, что и другие дорожные организации примут участие в богоугодном деле – восстановлении Храма в Хосте.



Наша справка

Евгению Александровичу Колычеву 55 лет. Родился в Свердловской области, в 1972 году окончил Томский инженерно-строительный институт по специальности "инженер путей сообщения". Трудовую деятельность начал в 1972 году в проектном институте Томска. В 1974 году приехал в Сочи и начал работу в системе Министерства транспортного строительства мастером, прорабом, инженером производственно-го отдела, главным инженером. В 1986 году Е.А. Колычев назначен начальником СУ-893. За многолетний плодотворный труд удостоен звания «Заслуженный строитель РФ» и «Заслуженный дорожник Кубани».



Издается с 1927 года
В 1977 году награжден
орденом «Знак Почета»

Учредители: Федеральное дорожное агентство
(Росавтодор) Министерства транспорта РФ.

ЗАО «Издательство «Дороги»

Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги»

Учредители: Российская ассоциация
подрядных организаций в дорожном
хозяйстве «Аспор», Российская ассоциация
территориальных органов автодорог
«Радор», Росдорбанк

НАМ ПИШУТ

Уважаемая редакция!

В журнале «Автомобильные дороги» (№2/2004г.) была помещена моя статья под заголовком «Брестская остановка». Хочу поблагодарить редакцию за внимание, которое уделяет нам, ветеранам, главный дорожный журнал России.

Незаметно подобрались годы, мне уже 90 лет. Я живу в Бресте, в Белоруссии, и меня особенно радует, что дружба, контакты между дорожниками России и Белоруссии продолжают развиваться. Долгие годы мы вместе строили дороги, жили по одним законам, вместе преодолевали трудности, воевали с врагами. Отрадно, что журнал старается не забывать эти годы, публикует статьи дорожников из стран СНГ и делает это с большой любовью, ярко, с отличным оформлением.

В этой связи прошу передать мои поздравления с прошедшими майскими праздниками, пожелать журналистам, всему коллективу редакции здоровья, счастья, творческих успехов! Спасибо вам!

С глубоким уважением,

Ярослав ШИРНЮК,
ветеран-дорожник
Брест, Белоруссия

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор ПОЛЯКОВ В.Ф.

Шеф-редактор СТАРОСТИН В.И.
(095) 953-53-32

Заместитель
главного
редактора: ПРОКАЗОВ Н.В.

Ответственный
секретарь: КОСТИКОВ Р.Ю.

Редакторы: ЕРХОВ Е.И.,
ЛОСЕВ В.Н.

Дизайн ЯНОВ В.Я.

Фото АЛЕКСАНДРОВ А.Л.

Компьютерная
верстка ДЕЛИЦИНА Т.В.

Компьютерный
набор ТУШЕВА Е.С.

Корректор ГАВРИЛОВА Е.Ю.

Приемная
редакции:
ВАСИЛЬЕВА В.А.
(095) 953-53-32

Отдел рекламы КУШНИРЕНКО Н.В.
(095) 316-48-69, 951-30-18
E-mail: knv@clia.ru

ДИРЕКЦИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДОРОГИ»

Генеральный директор - Поляков В.Ф.
Исполнительный директор - Кричевцов А.Я.

Финансовый директор - Евдокимова Ю.А.
Директор по региональным проектам -
Барсегян Р.В.

Коммерческий директор -

Уварова Т.В.

Директор по распространению -
Крашенин А.А.

Директор по издательским проектам -
Калиничев В.И.

Зав. отделом рекламы и маркетинга -
Теребкова Е.В.

Зав. отделом реализации и подписки -
Мухамеджанова О.Г.

Адрес редакции: 115035, Москва,
Софийская набережная, 34, корп. "Г",
Тел./факс: (095) 951-30-18,
951-29-57, 953-17-85
E-mail: vetroad@pochta.msk.ru;
goldasrn@hotbox.ru;
goldasrn@mail.ru; knv@clia.ru
www.transportrussia.ru

Тираж - 25 000 экз.,

Формат 210 x 290. ISSN 0005-2353

Цена договорная

Отпечатано в ГП «Московская типография № 13»

© Издательство «Дороги», 2003

Зак. № 3613

Виктор КОНЯХИН

АВТОСТОПИНКИ

- ❶ Человек приходит в наш мир.
А дальше - как повезет...
- ❷ Транспортному зайцу снится волчий билет.
- ❸ На Сатурне не умеют строить самолеты, поэтому построили кольцевую дорогу вокруг планеты.
- ❹ Приметы - глупость.
Но соблюдающий приметы соблюдает и правила движения.
- ❺ В жизни всегда есть место в городском транспорте.
- ❻ У сомнений все дороги - кольцевые.
- ❼ Во всем виноваты ноги, они ходят не туда.
- ❽ В параллельных мирах все движение - противоположное.
- ❾ Молодому автоинспектору кажется, что никто из прохожих не нарушает правила. Потом это проходит.
- ❿ Не спеши в число первых, останься в числе живых.
- ❾ Что нужно, чтобы встретить старость?
Нужна дорога без встречного движения.
- ❿ «Лежащий полицейский» - это опустившийся шлагбаум.
- ❽ В России две беды и один ужас - автоинспектор.
- ❾ Дороги должны быть такими, чтобы враг живым не ушел.
- ❿ Неровен «час пик».
- ❽ Не пора ли к иномаркам закупать за границей подержанные дороги?
- ❾ Когда блондинка за рулем, дорога не обязательна.
- ❿ Если у нас плохие дороги, это не означает, что мы должны идти их путем.
- ❾ Пусть все дороги ведут в Рим, но язык доведет до Киева.
- ❿ Если жизнь проходит мимо, перестраивайся на соседнюю магистраль.
- ❾ Жизнь - это дорога, которая останется после тебя.
- ❿ Такой асфальт ломаной подковы не стоит.
- ❾ Все дороги ведут мимо поста ГАИ.
- ❿ Верблюду куда ни плюнь - везде пустыня.
- ❿ С ним лучше не сталкиваться. Он - столб.
- ❽ Во всех разборках виноваты запчасти.
- ❾ Даже когда столбы станут виртуальными, аварии будут настоящие.



www.zeppelin.ru

ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА

ZEPPELIN 

Москва

Тел. (095) 745 84 70 Факс (095) 745 84 78
E-mail:zeppelin.ru@zeppelin.ru

Краснодарский край

Тел. (8612) 73 33 01 Факс (8612) 73 33 03

Липецк

Тел. (0742) 34 00 07 Факс (0742) 72 27 83

Ростов-на-Дону

Тел. (8632) 32 59 49 Факс (8632) 32 76 36

Самара

Тел. (8462) 70 24 65 Факс (8462) 70 24 66

Санкт-Петербург

Тел. (812) 303 94 40 Факс (812) 268 84 82

Архангельск

Тел. (8182) 66 62 16 Факс (8182) 28 18 76

Волгоград

Тел. (8442) 34 23 31 Факс (8442) 34 15 76

The best on top

Колесные асфальтоукладчики Dynapac за многие годы работы в самых разных условиях подтвердили свою состоятельность и способность удовлетворять постоянно растущие жесткие требования к укладывающей технике. Местные географические и конкретные эксплуатационные условия работы асфальтоукладчиков предопределили некоторые специфические конструктивные особенности машин Dynapac этого ряда. Один из примеров – колесный асфальтоукладчик Dynapac F6W, новинка 2003 года, предназначен для широкого спектра работ, которые требуют высокой мобильности. Это идеальная машина как для нового строительства, так и для ремонтно-восстановительных работ на дорогах, парковках и узких улицах.

Технические характеристики колесных асфальтоукладчиков Dynapac вы можете найти на сайте: www.dynapac.com, или в ближайшем к вам представительстве Dynapac.



Созданные 50-летним опытом
и пониманием

Understanding

Dynapac представляет собой производственную линию Metso Minerals

DYNAPAC

Метсо Минералз СНГ

Санкт-Петербург, 192289, пр. 9-го Января, 15а • Тел.: +812 172 46 33 • Факс: +812 172 73 89
Москва, 109052, ул. Нижегородская, 33 • Тел.: +095 742 78 95 • Факс: +095 742 78 96
Екатеринбург, 620039, ул. 22-го Партсъезда, 2 • Тел.: +3432 178 192 • Факс: +3432 178 191