

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

№ 8 (909) август 2007

www.avtodorogi-magazine.ru



2007, 8

Тема номера:

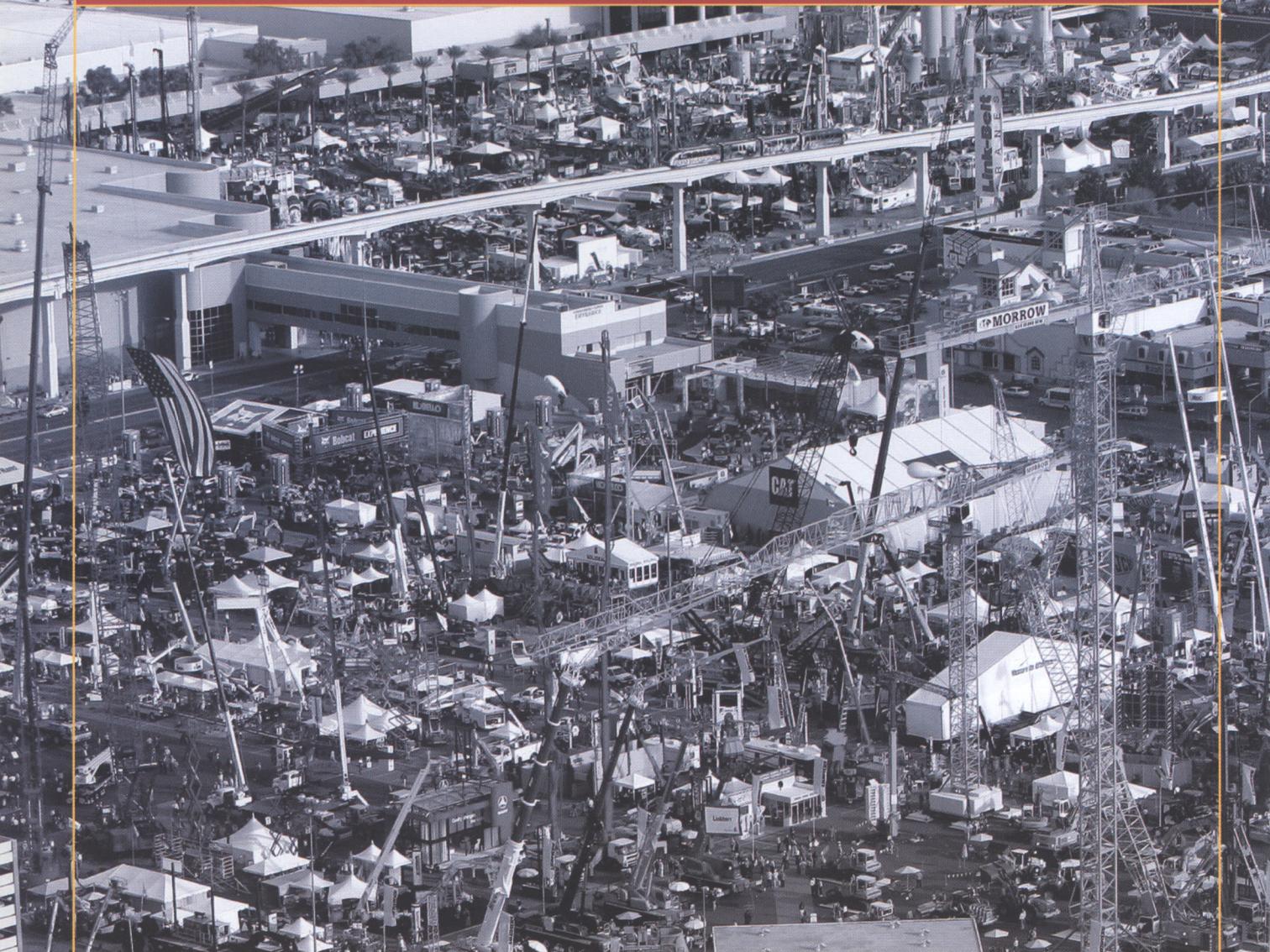
Информационные технологии

2007, 8

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Место встречи для Вас и Ваших партнёров по промышленности в 2008 году



Самая крупная международная выставка 2008 года в области строительного оборудования, продукции, услуг и новейших промышленных технологий

11-15 марта 2008 г.
Лас-Вегас, США

Проводится одновременно с:



www.conexpoconagg.com

Вологодская областная универсальная научная библиотека

Спонсор: Association of Equipment Manufacturers | National Ready Mixed Concrete Association | National Stone, Sand & Gravel Association | Associated General Contractors of America

Компьютерная программа
«АЛТИУС – Управление строительством»

ПРОГРАММА ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ, НЕ ИМЕЮЩАЯ АНАЛОГОВ В РОССИИ

Планирование, учет и контроль
всей деятельности:

- Учет договоров с заказчиками и подрядчиками;
- Автоматическое формирование финансовых планов по заключенным договорам;
- Сетевые графики поставки ресурсов на объекты;
- Автоматический расчет нарядов;
- Формирование реальных финансовых результатов по каждому объекту;
- Автоматическое формирование плана собственных работ;
- Импорт смет;
- Контроль визирования и перемещения экземпляров документов;

А также:

**Всё, что нужно
строительному предприятию, –
в одной программе!**



Компания «АЛТИУС СОФТ»
тел.: (495) 150-49-45, 103-44-79
www.altius.ru,
e-mail: altius@altius.ru

реклама

НОВАЯ ВЕРСИЯ - НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ



ПРОГРАММНЫЙ КОМПЛЕКС
ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Версия 6

Научно-производственная
фирма "ТОПОМАТИК"

196105, г. Санкт-Петербург,
Московский пр. 143
Тел.: (812) 333-3289
E-mail: info@topomatic.ru

www.topomatic.ru

реклама



реклама

“Геоспан” - система геосинтетиков
для строительства дорог

Группа компаний
ГЕКСА
www.geospan.ru



реклама

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru



Уважаемые читатели!

За олимпийскими торжествами и проблемами, связанными с задержкой финансирования, от пристального внимания дорожной

общественности, видимо, ускользнуло весьма существенное событие июля: Правительство РФ и Совет Федерации договорились вместе решать вопрос финансирования строительства дорог.

Об этом заявил Председатель Правительства РФ Михаил Фрадков по итогам встречи со спикером Совета Федерации Сергеем Мироновым. «Мы договорились продолжить дискуссию по этой теме исходя из того, что эта задача носит целевой характер и ее нужно решать совместно федеральному центру и регионам», — сказал М. Фрадков. По его мнению, «действительность подсказывает, что в нашей стране необходимо выделять приоритеты и сосредоточивать на них силы и средства».

В свою очередь Сергей Миронов отметил, что в ходе встречи глава Минфина Алексей Кудрин объяснил нецелесообразность возвращения к региональным дорожным фондам. «Но председатель правительства Михаил Фрадков ясно дал понять, что тема не закрыта и дискуссия будет продолжена», — сказал С. Миронов. «Я думаю, что мы продолжим поиск общей концепции и, может быть, не будут созданы в том виде, в котором нам видятся, дорожные фонды, но я думаю, что мы выйдем на позицию, с тем, чтобы у субъектов были целевые траты (на дороги)», — подчеркнул С. Миронов. По его словам, Председатель Правительства РФ подтвердил, что в любом регионе вопрос дорог должен ставиться в число первоочередных и правительство намерено совместно с Советом Федерации продолжить поиски согласованной концепции по этому вопросу. «Подготовленный Советом Федерации законопроект «О дорожных фондах в Российской Федерации», — подчеркнул Сергей Миронов, — как раз и направлен на решение извечной российской проблемы». Законодательная инициатива палаты предполагает введение механизмов, позволяющих обеспечить целевое финансирование строительства и содержания дорог в субъектах РФ. При этом спикер Совета Федерации обратил внимание на то, что законодателями предлагается схема финансирования дорожного хозяйства из средств федерального и местного бюджетов в пропорции 50 на 50.

Со своей стороны Михаил Фрадков отметил, что у правительства и Совета Федерации есть совместный настрой на работу по развитию регионов. «Это ключ взаимодействия правительства и Совета Федерации», — подчеркнул Председатель Правительства РФ.

Он отметил, что правительство утвердило ряд федеральных целевых программ, затрагивающих региональное развитие, и одним из приоритетов кабинета министров будут шаги по принятию необходимых законов для реализации таких программ.

Наталья Алхимова



Журнал зарегистрирован
в Комитете по печати РФ.
Свидетельство о регистрации
№ 014213
Издается с 1927 года.
В 1977 году награжден
орденом «Знак Почета»

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ**
8 (909) /2007

Учредитель: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)
Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги».

Редакция:

Главный редактор	Наталья АЛХИМОВА
Приемная редакции	Виолетта ВАСИЛЬЕВА Тел./факс: (495) 748-36-84 E-mail: vetoad@mail.ru
Ответственный секретарь	Алексей НИКИТУШКИН
Редакторы	Евгений ЕРХОВ Николай ПРОКАЗОВ Ольга Лопатникова Сергей РЯБОВ (495) 748-36-84 Юрий ПИРОГОВ
Фото	
Дизайн и компьютерная верстка	Станислав ШЕСТЕРНИН
Компьютерный набор	Яна ПОПОВА
Корректор	Наталья ФИЛИППЕНКО
Отдел рекламы	Николай КУШНИРЕНКО (495) 316-48-69 8-916-459-59-43 (моб.) E-mail: 4595943@gmail.com

Издательство «Дороги»
Генеральный директор
Юлия Евдокимова
Директор по региональным проектам
Рафик Барсеян
Служба распространения и подписки
Алексей Киселев
(руководитель)
avtoroad@list.ru
Валентина Никушкина
(менеджер)
idsales@hotmail.ru
(495) 748-3684
Коммерческая служба
Михаил Поляков
(495) 748-36-84
Адрес издательства: 107023,
Москва, ул. Электровзаводская, д. 24
Тел./факс: (495) 748-36-84; 963-22-14
E-mail: goldasn@hotmail.ru
goldasn@mail.ru
www.transportrussia.ru

Любая перепечатка без письменного согласия правообладателя запрещена. Иное использование статей, опубликованных в журнале, возможно только со ссылкой на правообладателя.

Тираж - 25 000 экз.
Формат 210 x 290.
ISSN 0005-2353
Цена договорная.

Отпечатано в типографии «Стратим-ПКП»
© Издательство «Дороги», 2007

**Дорогие читатели! Напоминаем Вам, что интернет-портал
нашего журнала располагается по адресу:**

www.avtodorogi-magazine.ru

Волгоградская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

Машиностроение



Герман Греф:

На пути инновационного развития
стр. 4

Опыт Финляндии –

российским дорожникам
стр. 7

Век новый – проблемы старые?

стр. 8

На пути инновационного развития

О прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2008 год, параметрах прогноза на период до 2010 года и предварительных итогах 2007 года на одном из заседаний Правительства РФ доложил министр экономического развития и торговли России Герман Греф.

Общий вывод, который, на мой взгляд, необходимо сделать из первых, пока предварительных, итогах 2007 года, состоит в следующем:

благодаря активной политике, созданию рыночных институтов и, в том числе усиливающейся конкуренции на рынках, создана хорошая база для сохранения относительно высоких темпов роста и в последующие годы. Эта база состоит, прежде всего, в предпринимательской активности. Бизнес нам начинает верить — свидетельством тому является бурный инвестиционный рост.

Но при этом очень четко просматриваются риски и ограничения. Отмечу три из них.

Во-первых, это недостаточность возможностей наращивания конкурентоспособности российских компаний. Об этом свидетельствует запредельная динамика импорта на фоне весьма скромных, пока, достижений по увеличению экспорта. Содействие инновациям и одновременно побуждение компаний к активности выходит сейчас на первый план как императив сохранения высокой динамики роста.

Во-вторых, это недостаточная эффективность человеческого капитала и темпов роста производительности труда. Особенно это ограничение становится критическим при намечившемся в ряде отраслей дефиците квалифицированных кадров. Это вопрос, с одной стороны, профессионального образования, с другой — структурных изменений на рынке труда, направленных на эффективное использование человеческого потенциала.

В-третьих, это усиливающиеся ограничения со стороны транспортной и энергетической инфраструктуры, о чем уже не раз говорилось и на чем я остановлюсь чуть позже.

Если эти риски не преодолеть, то наш оптимизм по поводу ожидаемого в перспективе динамичного развития будет падать одновременно со снижением мировых цен на нефть и сокращением возможностей наращивания физических объемов энергосырьевого экспорта.

Варианты прогноза на 2008–2010 годы

Исходя из вышесказанного, основная «развилка» предстоящего трехлетия состоит в следующем:

либо российская экономика будет продолжать движение по накатанной за последние годы экспортно-сырьевой трассе, теряя темпы;
либо она перейдет на новый, инновационный тип развития.

Первый путь представлен первым вариантом прогноза, второй — вторым вариантом.

Прохождение этой «развилки» зависит в первую очередь не от снижения инфляции и процентных ставок — хотя все это необходимые условия. Главное — это качество создава-

емых институтов, которое определяет их востребованность бизнесом. Это конкурентность рынков, мотивирующая бизнес к инновациям. Это качество образования. Это эффективность механизмов частно-государственного партнерства (институтов развития). И это адекватность транспортной, энергетической и информационной инфраструктуры требованиям бизнеса, особенно в условиях открытой экономики.

Соответственно, прогноз на 2008–2010 годы разрабатывался в двух вариантах — инерционном и инновационном.

По первому инерционному варианту темпы роста ВВП снижаются с 6,7% в 2006 году до 5,7% в 2008 году и 5,2–5,3% в 2009–2010 годах. Основные причины замедления роста — неспособность преодолеть в полной мере инфраструктурные барьеры из-за низкого уровня и качества инвестиций, ухудшение ценовой конкурентоспособности промышленной и сельскохозяйственной продукции на фоне замедления роста экспорта углеводородов и снижения мировых цен.

Этот сценарий в концентрированном виде отражает развитие сегодняшних негативных тенденций и диспропорции при условии, что бизнесу, государству и всему обществу не удастся придать развитию экономики новый импульс и обеспечить ее качественную модернизацию.

Второй, инновационный вариант ориентирован на повышение конкурентоспособности российского бизнеса, увеличение эффективности частных и государственных инвестиций и активизацию структурных сдвигов в экономике. Темпы роста ВВП составят в 2008–2010 годах 6–6,2%. Этот вариант предлагается положить в основу разрабатываемого трехлетнего бюджета.

Переход к инновационному типу развития предполагает решение в 2008–2010 годах следующих задач:

- модернизацию системы профессионального образования (развитие человеческого капитала);
- обеспечение конкуренции на рынках, создание четко работающих институтов защиты прав собственности;
- повышение конкурентоспособности перерабатывающей промышленности, высокотехнологичных отраслей и отраслей «экономики знаний» (диверсификация экономики);
- развитие транспорта, электроэнергетики, ИКТ и связи (снятие инфраструктурных барьеров);
- повышение эффективности работы государственных институтов на федеральном, региональном и муниципальном уровнях;
- создание эффективных механизмов государственно-частного партнерства (институты развития);
- создание новых региональных центров экономического развития на Дальнем Востоке и юге России, преодоление отставания

депрессивных регионов.

Разница в темпах роста между двумя вариантами характеризует, прежде всего, эффективность экономической политики государства. Эта разница увеличивается с 0,4% пунктов в 2008 году до 1% пункта в 2010 году. Более высокие темпы роста ВВП и других параметров развития в рамках инновационного варианта по сравнению с первым основаны на действии следующих факторов:

Первый фактор — смягчение инфраструктурных ограничений за счет роста инвестиций в развитие транспортной и энергетической инфраструктуры. Это добавит к росту экономики от 0,16% пункта в 2008 году до 0,53% пункта в 2010 году. Другими словами, модернизация сектора естественных монополий должна стать серьезным источником повышения темпов роста экономики.

Второй фактор — более высокая интенсивность развития технологий и экономики знаний. Вклад этого фактора в повышение темпов роста к 2010 году оценивается в 0,32% пункта ВВП.

Предполагается создание мощного сектора венчурного бизнеса с опорой на Российскую венчурную компанию, старт которой состоялся весьма удачно. Это обстоятельство плюс запуск рынка интеллектуальной собственности, плюс модернизация науки и образования, плюс реализация технологических программ должно, по нашим оценкам, увеличить предложение новых технологий на 40–50%. Удельный вес инновационной продукции в общем объеме продаж промышленности вырастет с 4,4% в 2005 году до 10–15% в 2010 году. Более чем вдвое должен подняться уровень изобретательской активности, в полтора раза вырастут поступления от экспорта технологий.

Третий фактор — рост инвестиционной активности и, главное, повышение качества инвестиций. Усиление инновационной составляющей экономического роста невозможно без значительного увеличения уровня инвестиций.

Несмотря на высокие темпы роста инвестиций в прошедшем году (13,7%), Россия пока остается страной с низким уровнем накопления основного капитала — всего 18% ВВП против 25–30% в других государствах, решающих задачи развития. При этом накопление капитала сосредоточено в основном в топливно-сырьевом секторе при его острейшем дефиците в транспорте и в высокотехнологичных отраслях.

По второму варианту прогноза доля инвестиций в основной капитал в ВВП возрастет с 18% в 2006 году до 23% в 2010 году. При этом их объем увеличится за три года (2008–2010 гг.) на 38% против 28% по первому варианту. Но разница в темпах роста между инновационным и инерционным вариантами — это не просто разница в цифрах, в процентных пунктах, а совершенно иной подход к накоплению капитала, к развитию технологий и человека как основного инновационного фактора производства.

Я уже говорил, что у нас нет другой альтернативы как от конкурентоспособности, основанной на дешевизне труда, энергии и национальной валюте все более активно переходить к конкурентоспособности, опирающейся на технологии, капитал и знания. Добавил бы еще — опирающейся и на мастерство менеджеров как в корпорациях, так и в государственных институтах.

Четвертый фактор, результирующий действие первых трех — повышение конкурентоспособности российской

продукции. — 2005 г. изд. 1. — 160 с.

Одним из важнейших итоговых показателей конкурентоспособности являются позиции, которые отечественная продукция занимает на мировом рынке, и ее способность конкурировать с импортом на внутреннем рынке. Пока ситуация здесь довольно тревожна.

В условиях падения мировых цен на нефть и сырье критически важно, чтобы экспорт увеличивался за счет продукции обрабатывающих отраслей. Второй вариант предусматривает рост экспорта продукции машиностроения к 2010 году по сравнению с 2006 годом на треть, до 23 млрд долларов (по первому варианту — на 16%). Этот прогноз основан на детальном анализе имеющихся возможностей экспорта, по отдельным рынкам и отдельным отраслям машиностроения. Но чтобы эти возможности стали реальностью, необходима модернизация машиностроительных производств, обновление продуктового ряда и одновременно расширение поддержки экспорта продукции с высокой степенью переработки. Создание и запуск Банка развития позволяет решить эти задачи уже в ближайшее время.

Одновременно остро встает проблема конкурентоспособности российской продукции на внутренних рынках. Вступление России в ВТО приведет к дальнейшей либерализации внутренних рынков и повышению их конкурентности. И требования, и возможности повышения конкурентоспособности российских потребительских и, в несколько меньшей степени, инвестиционных товаров позволяют обоснованно рассчитывать на значительное замедление темпов роста импорта относительно динамики внутренних рынков. **Ожидается, что физические темпы роста товарного импорта снизятся примерно вдвое — с 24% в 2006 году до 9,9% в 2010 году.**

Особенностью предстоящего периода станет проблема сбалансированности платежного баланса. Счет текущих операций после профицита в 2006 году в 94 млрд долларов, в 2009 году сократится почти до нуля и в 2010 году может оказаться дефицитным в 20–30 млрд долларов США.

Для устойчивости платежного баланса необходимо сохранить высокий уровень чистого притока иностранного капитала — причем притока не спекулятивного и кратковременного, а в виде прямых инвестиций. И это уже напрямую зависит от улучшения инвестиционного климата — то есть в значительной степени действий правительства.

Транспорт и дорожное строительство

В предстоящей трехлетке нам необходимо совершить рывок в развитии транспортного комплекса и, прежде всего, в дорожном строительстве. Если в первом инерционном варианте прогноза из-за финансовых ограничений вводы автомобильных дорог стабилизируются на уровне около 3 тыс. км в год, то во втором варианте, за счет привлечения частного капитала, новых проектов Инвестиционного фонда мы рассчитываем на увеличение вводов как минимум до 4 тыс. км в 2010 году.

Для сравнения: в 2006 году введено 2,4 тыс. км автодорог, а в 1995 году — 6,5 тыс. км.

Реализация всех этих планов потребует не только значительного увеличения инвестиций (рост за счет всех источников более чем вдвое по сравнению с 2006 годом), но и новых институциональных решений. В частности, задачи, стоявшие в федеральной целевой программе «Модерни-

зация транспортной системы России (2002–2010 годы)», уже будут выполнены в 2009 году. Поэтому перед Правительством Российской Федерации стоит задача запустить с 2010 года новую программу, направленную на обеспечение прорыва в развитии транспортного инфраструктурного комплекса.

Машиностроение

Одну из ведущих ролей в диверсификации экономики и усилении ее инновационной компоненты должен сыграть машиностроительный комплекс. Ожидается, что **машиностроение, преодолев стагнацию прошлого года сможет выйти на устойчивый рост как минимум в 7–7,5% в год.** Это потребует значительного обновления технологий, продуктового ряда и бизнес-стратегий. При дальнейшем замораживании существующих проблем и вытеснении отечественной продукции импортной рост машиностроительной группы производств не превысит 4–4,5% в год (в рамках инерционного варианта).

В автомобильной промышленности перспективы во многом связаны с развитием «промышленной сборки» и с перестройкой отечественных автомобильных компаний. Уже заключено 12 соглашений с ведущими автопроизводителями, в том числе с такими мировыми автогигантами, как «Тойота», «Фольксваген», «Ниссан», «Дженерал моторс». На очереди подписание еще шести соглашений. Мы ожидаем роста производства иномарок за три года более чем вдвое (до 1–1,3 млн автомашин) при общем росте автомобильного рынка в стране на треть (до 3 и более млн автомобилей).

Но в «зоне риска» по-прежнему находятся ведущие отечественные автозаводы, которые для удержания рыночных позиций должны ставить новые модели на производство и быстро проводить технологическое перевооружение. Успех технического перевооружения во многом зависит от того, как будет развиваться производство современных автокомпонентов, в том числе с участием ведущих иностранных производителей.

В авиастроении в последнее время принята целая система мер, включая создание «Объединенной авиастроительной корпорации» и запуск обновленной ФЦП «Развитие гражданской авиации». Предполагается дополнить эти меры такими инструментами господдержки как предоставление государственных субсидий процентных ставок по кредитам на технику-технологическое перевооружение авиастроительных предприятий (2008–2010 годы – до 1,9 млрд рублей) и по лизинговым платежам в части поставок авиатехники (2008–2010 годы – до 15 млрд рублей).

При условии продуманной бизнес-стратегии ОАК эти меры должны обеспечить намеченное увеличение производства гражданских самолетов – за три года в 7,4 раза, до 156 единиц. В перспективе это позволит вернуть России статус значимого игрока на мировом рынке гражданской авиатехники, продукции, сырья и продовольствия на период до 2012 года.

Критерии среднего класса

Материальный – доход на одного члена семьи около 600–700 в месяц в 2006 году и 900–1100 долларов в 2010 году; значимые банковские сбережения и недвижимость (второе жилье); возможность регулярного отдыха за границей;

Социально-профессиональный – преимущественно высшее или незаконченное высшее образование;

В то же время сдерживающим фактором формирования среднего класса является усиление дифференциации населения по денежным доходам. **Разрыв между 10% самых обеспеченных и 10% самых бедных россиян особенно заметно стал увеличиваться, начиная с 2000 года – за это время он вырос с 13,9 до 15,3 раза.** Снижение социальной дифференциации – еще одна задача на перспективный период.

Рост благосостояния населения будет во многом способствовать сокращению численности бедного населения, имеющего среднедушевые доходы ниже величины прожиточного минимума. К 2010 году она составит ориентировочно 15 млн человек, или 10,7% от общей численности населения – против 16% в 2006 году.

Очень важно, что при этом значительно, более чем на четверть, сократится сельское население с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума. Тем не менее даже в оптимистичном варианте к концу прогнозного периода из каждых 5 бедных 2 человека будут относиться к сельскому населению. Снижение этого показателя и уменьшение дифференциации уровня жизни между городским и сельским населением будет существенно зависеть от реализации приоритетного национального проекта по развитию агропромышленного комплекса.

Заключение

Российская экономика находится «на развилке» и во многом от политики правительства, от того, как мы используем государственные, организационные и финансовые ресурсы, зависит, по какому пути – инерционному или инновационному – она будет развиваться. Мы можем потратить накопленную конъюнктурную ренту на текущие нужды, тем более, что нуждающихся людей, регионов крайне много. Можем инвестировать эти средства за границей. И в том, и в другом случае мы ослабляем возможности структурной перестройки экономики и ухудшаем наши позиции в глобальной конкуренции. Нам очень важно вернуть хотя бы часть этих средств бизнесу, сконцентрировав их на создании действительно высокоэффективной и конкурентоспособной по мировым меркам экономики. Острота мировой конкуренции не оставляет нам много времени на раскачивание.

Представленный второй вариант прогноза можно рассматривать как достаточно оптимистичный. Однако надо учитывать, что за три года совершить прорыв в диверсификации экономики и переходе к инновационной модели развития в полной мере не удастся. Мы находимся именно в процессе перехода и создания плацдарма для последующего более эффективного развития.

При этом надо учитывать и риски, связанные с возможным падением нефтяных цен до 35–40 долларов за баррель и ухудшением условий экспорта. Мы рассматривали этот вариант, и он показывает, что из-за низкой конкурентоспособности российской экономике придется заплатить за адаптацию к более низким ценам падением темпов роста и более значительной девальвацией курса рубля. Тем не менее у нас есть запас прочности, а главное – окна возможностей роста в очень многих секторах и регионах. Наша задача в полной мере раскрыть этот потенциал и реализовать новую повестку реформ на перспективу.

Опыт Финляндии – российским дорожникам

Финские технологии и техника для зимнего содержания автодорог признаны одними из лучших в мире. Благодаря их применению обеспечивается бесперебойное круглогодичное движение автомобильного транспорта, в том числе в зимних климатических условиях, во многом очень схожих с российскими.

Виктор Яшин



Ведущим производителем техники для содержания дорог в Финляндии является АО «Арктик Машин», основанное в 1981 году в городе Суонийоки. Компания имеет заводы в Финляндии, Швеции и Дании. В России компанию представляет ее дочернее предприятие ООО «Арктик Машин-Р». Группа заводов компании производит прак-

тически весь набор техники для зимнего содержания и летнего обслуживания автомобильных дорог. Разрабатываются новые образцы техники и совершенствуются уже производимые, вся техника адаптируется к российским условиям. Техника «АМ» впитала в себя опыт финских и российских дорожников, так как только реальная эксплуатация показывает, как должна развиваться техника. Комплектация шасси оборудованием всегда производится по желанию заказчика. Возможна установка оборудования на шасси, поставляемых заказчиком, а также морально устаревшего или изношенного оборудования на действующих машинах.

Техника – это решающий фактор развития современных эффективных технологий. А опыт Финляндии показывает

главные направления развития технологий – на интенсивных дорогах – «чистое покрытие» и «чистые соли», на дорогах с меньшей интенсивностью – «снежный слой» с фрикционным материалом. Но опыт также говорит, что под эти технологии необходимо обновлять и парк техники. То, что техника должна быть производительной и многофункциональной доказывать никому не надо, и многофункциональные комплексы создаются на следующих принципах:

1. Установка комплекта быстросменного оборудования на базовое шасси.
2. Оснащение шасси многоцелевыми рабочими органами, способными выполнять различные работы.
3. Автоматизация регулировок и простое гидравлическое управление оборудованием.

На этих принципах «Арктик Машин» создает многофункциональные комплексы не только на автомобилях, но и на базе тракторов различного класса и фронтальных погрузчиков. В России эти машины еще не имеют широкого применения, но мы думаем, что это направление верное.

Торговая марка «АМ ТЕНО» хорошо известна в России. На российский рынок компания поставляет технику уже 15 лет, а также на заводах ТоМеЗ (Ленинградская область) и Севдормаш производится оборудование по лицензии компании. Сейчас на этих заводах производится освоение нескольких новых образцов техники.

– Наш бизнес в России – это не только поставки, но и сотрудничество с российскими производителями техники, – подчеркнул генеральный директор ООО «Арктик Машин-Р» Виктор Яшин. – Мы сейчас ведем переговоры с несколькими предприятиями аффилированными с ФПК «Системой» о лицензионном производстве оборудования в регионах России.

Главный принцип нашей работы – всегда вместе с партнерами и на несколько шагов впереди конкурентов. Мы будем работать на российском рынке так, как мы выставляем на рынок оборудование, которому на сегодняшний день нет аналогов у других производителей.

АМ ТЕНО

ООО «Арктик Машин-Р»

МОСКВА, 107061, ул. 9-я Рота, дом 16, стр. 3

Тел./факс: (495) 964-38-10,

Тел./факс: (495) 963-23-35,
8-916-131-63-66 (моб.)

E-mail: arcticmachine@mtu-net.ru

<http://www.arcticmachine.fi>



Век новый – проблемы старые?

Отрадно, что в целом в отечественной экономике наблюдается определенный подъем. Однако, как считают в Минпромэнерго РФ, в области производства отечественной строительно-дорожной техники мало что изменилось в лучшую сторону.



На фоне продолжающегося сокращения парка основных видов дорожно-строительной техники, технической оснащённости подрядных организаций характеризуется большой неравномерностью. По некоторым данным, из-за ограниченности финансовых ресурсов обеспеченность российских дорожников техникой находится на уровне 20–70% от нормативной потребности. А имеющаяся в наличии на 85% состоит из отечественных машин, причем в целом с достаточно высоким (более 60%) уровнем износа. И это в ситуации, когда из предусмотренных действующими технологиями 367 типов машин и оборудования для строительства, ремонта и содержания дорог, 95 в России вообще не производятся. Существующая же диспропорция между возможностями специализированных предприятий и платежеспособным спросом потребителей приводит к тому, что выпуск строительно-дорожной техники составляет менее 30% производственных мощностей.

Сегодня в машинном парке у российских дорожников можно встретить и челябинские бульдозеры, и рыбинские катки, а также отечественные экскаваторы, автогрейдеры...

Безусловно, они дешевле по стоимости, обслуживанию, по запчастям своих импортных собратьев. Но подрядчики прекрасно понимают – с одной такой техникой рассчитывать на победу в торгах не приходится.

Так что закупка высокопроизводительной техники за рубежом – не самоцель, а острая необходимость. Поэтому дорожные организации и вынуждены сознательно идти на значительно большие затраты, а значит, о снижении себестоимости строительства и ремонта автодорог приходится только мечтать.

Конечно, ни одна страна мира не производит всей гаммы необходимых технических средств. Логика международного разделения труда заставляет выпускать одни виды техники и импортировать другие. Между тем из зарубежного опыта хорошо известно – фирмы, выпускающие дорожно-строительные машины, как правило, являются сборочными производствами. Реструктуризация отечественных предприятий строительно-дорожного машиностроения предусматривает их разделение на специализированные производства, в том числе выделение сборочных производств финальной продукции.

В свое время Росавтодором была подготовлена «Комплексная программа развития дорожного машиностроения на 2000–2005 годы». Документ, безусловно, нужный и был призван решить главную задачу – обеспечить созданию новой отечественной техники стабильную государственную поддержку. Однако зафиксированные в нем положения во многом так и остались благими пожеланиями.

Есть понимание, что разработка и реализация политики согласованного развития транспортно-дорожного комплекса и транспортного машиностроения требует тесного взаимодействия заинтересованных сторон, имеющих отношение к данной проблеме ведомств. Однако осуществить это на практике далеко не просто – в силу большого числа заинтересованных ведомств и многообразия направлений, по которым необходима координация.

И все-таки, считают в Минпромэнерго РФ, не все так безнадежно.

Согласно официальной статистике, в январе–марте текущего года рост производства машин и оборудования составил 126%. Возрос выпуск кранов на автомобильном ходу (130,5%) и башенных (181,5%), мотоблоков и культиваторов (141,8%), мини-тракторов (в 2,1 раза) и тракторных плугов (в 3 раза), бульдозеров (169,3%), тракторов на гусеничном ходу (137,5%). Рост производства отдельных видов машин и оборудования связан в основном с расширением соответствующих секторов внутреннего рынка. Так, рост выпуска продукции строительно-дорожного машиностроения (экскаваторов – 121,5%, бульдозеров – 169,3%, автогрейдеров – 1–2,2%) обусловлен увеличением объемов жилищного строительства, развитием современных технологий, а также целевым выделением средств из бюджетов федерального и региональных

уровней на строительство и ремонт дорог и объектов коммунальной инфраструктуры. Примером успешного развития производства может служить «Группа ГАЗ» в лице Дивизиона «Спецтехника», который относится к универсальным производителям землеройной и дорожно-строительной техники. В настоящее время под управлением «Группы ГАЗ» производится более половины экскаваторов в России. Вторым по значимости видом продукции в Дивизионе являются автогрейдеры, их доля на российском рынке составляет 70%. Дивизион «Спецтехника» – единственный производитель в России, сформировавший полный модельный ряд автогрейдеров. Относительно новый, но активно растущий вид продукции Дивизиона – фронтальные погрузчики. Особое место в номенклатуре выпускаемой продукции занимают бульдозеры, асфальтоукладчики, дорожные фрезы и др.

Ведется активная работа по модернизации производства и выводу на рынок новых видов продукции. Так, на выставке «Строительная техника и технологии-2007» были представлены следующие модели:

Тяжелые модели экскаваторов семейства «КиТ» – экскаваторы КиТ-30, КиТ-40, представляющие 5-ю размерную группу. Это продукт совместного производства экскаваторных заводов «Ковровец» и «ТВЭКС». Создание полного модельного ряда гидравлических экскаваторов на гусеничном ходу – это часть стратегической программы на рынке дорожно-строительной техники. В Минпромэнерго РФ отметили и автогрейдер ГС-25.09 – полноприводная машина с гидростатическим передним отключаемым мостом на базе комплектующих французской фирмы Poclain. В конце апреля первый опытный образец машины был отправлен во Францию для проведения испытаний. По мнению французских специалистов, автогрейдер отличается большой мощностью, повышенной надежностью конструкции, высокими тягово-сцепными характеристиками и комфортными условиями работы оператора.

Это первый российский автогрейдер, оснащенный автоматической коробкой передач производства немецкой фирмы ZF. На машине установлены дисковые тормоза, не

требующие ремонта и обслуживания на протяжении всего срока эксплуатации машины.

Фронтальный погрузчик В-190 – самый тяжелый из выпускаемой линейки фронтальных погрузчиков производства «ЧСДМ», рассчитанный на большие объемы строительно-дорожных работ.

Цель разработки – создание конкурентоспособного погрузчика тяжелого класса с ковшем улучшенного наполнения и с кинематикой рабочего оборудования, обеспечивающей меньшие напряжения в металлоконструкции и позволяющие значительно снизить массу оборудования без ухудшения основных параметров.

На протяжении последних лет холдинг развивает и активно инвестирует в свои предприятия. Заводы постоянно оснащаются новым импортным оборудованием производства Швеции, Швейцарии, США, Австрии, Франции, Чехии. В производстве используют современные технологии, информационно-программное обеспечение процессов управления. Одно из приоритетных направлений развития производства – создание полного модельного ряда по каждому виду продукции. Сегодня техника Дивизиона «Спецтехника», «Группы ГАЗ» пользуется стабильным спросом не только на территории России, но и в странах СНГ, Ближнего и Среднего Востока, Восточной и Юго-Восточной Европы.

Оптимизм вызывает и состоявшаяся буквально на днях рабочая встреча заместителя директора Департамента промышленности Минпромэнерго РФ Виктора Семенова с официальными представителями компании «Комацу». На ней всесторонне была обсуждена инициатива японских партнеров по созданию на территории России полномасштабного производства дорожно-строительной техники. Российская сторона также предложила рассмотреть возможность организации производства компонентов для транспортной техники в рамках режима «промышленной сборки». А это уже реальные шаги по решению давно назревшей проблемы.

Алексей Никитушкин



АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ИЗ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ



ООО НПП «АПАТЭК» предлагает:

МОБИЛЬНЫЕ СБОРНО-РАЗБОРНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ МОСТЫ СО СХОДАМИ

Скорость возведения **1 час**
Срок службы конструкции **70 лет**
Кол-во сборов-разборов **не менее 20**

Пролет собирается из стандартных модулей длиной 6 м и 9 м
Максимальная длина пролета **22 м**
Масса **9.2 тонны**



- Материал сертифицирован в системе «Мосстройсертификация»
- Получено свидетельство «Росстроя» ТС-07-1398-06 на применение материала в строительстве

ВОДООТВОДЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Масса **7 кг/п. м**
Срок службы **50 лет**



Устойчивы к антигололедным реагентам

Улучшают водоотвод за счет низкого гидросопротивления

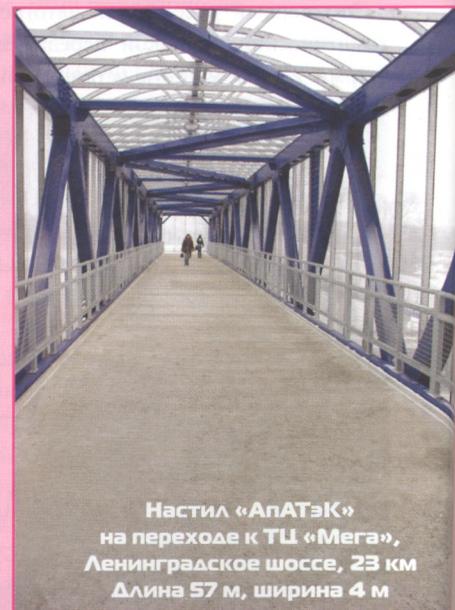
- Производство всей продукции сертифицировано в системе «ССДОР»

НАСТИЛЫ С ИЗНОСОСТОЙКИМ ПОКРЫТИЕМ

Масса **17 кг/м²**
Срок службы **50 лет**
Истираемость
в 4 раза ниже допустимой по ГОСТ 130150.0

- (испытано в НИИЖБ)

Увеличивают срок службы основной конструкции за счет снижения постоянной нагрузки
в 6-16 раз



ООО НПП «АПАТЭК»

105066, Москва, ул. Спартаковская д. 6, стр. 1

тел./факс +7 (495) 261-7076

тел. +7 (495) 556-4247

apatech@apatech.ru

СОДЕРЖАНИЕ:

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

МАШИНОСТРОЕНИЕ

На пути инновационного развития	4
Опыт Финляндии – российским дорожникам	7
Новый век – проблемы старые?	8

КОЛЛЕГИЯ МИНТРАНСА

Транспортная навигация – старт дан	17
--	----

IT-ТЕХНОЛОГИИ

ГЛОНАСС идет в прорыв	20
-----------------------------	----

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Основной закон отрасли	22
------------------------------	----

ВЕСТИ РАДОРА

Инструмент профессиональной экспертизы	25
--	----

КОНФЕРЕНЦИИ

Стратегия роста	28
-----------------------	----

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Насколько востребованы выпускники-дорожники?	31
В будущее – с оптимизмом	32

В ОБЪЕКТИВЕ – РЕГИОН

Автомобильные дороги Оренбуржья	33
От моря до вершины гор подвластны им пути	59

ТЕМА НОМЕРА

Некоторые проблемы развития информационных технологий в дорожной отрасли	75
«Алтиус» выводит дорожников в лидеры	80

НАУКА – ПРАКТИКЕ

Термоусиление дорожных одежд нежесткого типа	84
--	----

АВТОПЕРЕВОЗКИ

По Черноморскому кольцу – на автомобиле	88
---	----

ЮБИЛЕИ

Главный дорожник края	91
На острие научных проблем	92
Большие дела на малой родине	93
ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» – 10 лет с дорожниками России	94

ЖУРНАЛУ – 80 ЛЕТ!

Почетный дорожник Расул Гамзатов	98
--	----



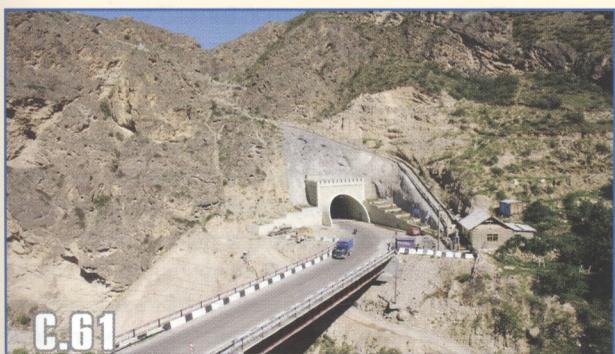
С.17



С.31



С.33



С.61



С.108

В Пермском крае планируется строительство нового моста через Каму

Новый мостовой переход, вероятно, будет располагаться на автомобильной дороге Чертеж — Тюлькино — Вильва близ Соликамска. Еще в прошлом году Государственное управление автомобильных дорог Пермского края обратилось в Институт транспортной инфраструктуры с просьбой просчитать выгоду, которую принесет строительство моста краю.

Сегодня связь между правым и левым берегами Камы в районе Соликамска практически отсутствует. Ближайший мост расположен в 60 км от города. Чтобы переправить груз с одной стороны реки на другую, перевозчикам приходится совершать объезд в 120 км. Летом грузы везут на паромках, зимой — по ледовой переправе.

Сотрудники пермского филиала Института транспортной инфраструктуры провели замеры интенсивности движения, рассчитали объемы грузовых перевозок, которые придется нести мосту вплоть до 2027 года. По подсчетам, строительство моста будет стоить более миллиарда рублей. Но уже через десять лет эти вложения окупятся. Сейчас инженеры заняты выбором идеального места для сооружения.

Дороги Волгограда и области получат федеральное финансирование

Деньги в размере 1,2 млрд рублей пойдут на ремонт и реконструкцию дорог Волгограда и Волгоградской области. Из этой суммы около 500 млн рублей выделяется на приведение в порядок волгоградских дорог. Миллиард рублей — городам-миллионникам. Такое решение о финансировании дорожных работ в крупнейших городах России было принято в прошлом году на федеральном уровне. Волгоград вошел в число претендентов на получение дополнительного финансирования.

Из общей суммы Волгограду выделяется 500 млн рублей. На эти средства будут выполнены реконструкция линий наружного освещения 3-й Продольной магистрали, расширение 2-й Продольной магистрали в границах улиц Огородной и Кабардинской, реконструкция путепровода через станцию Сарепта, а также ремонт дороги по улице 7-й Гвардейской с выходом на нижнюю террасу Центральной набережной.

Комиссия Пермского УФАС России рассмотрела жалобу на действия Дорожного агентства края

Ход проведения открытого конкурса на право заключения государственного контракта на выполнение работ по строительству участка автомобильной дороги Коса-Соликамск в Косинском районе Пермского края опротестовало ОАО «Уралсибспецстрой». Согласно требованиям конкурсной документации, одним из критериев оценки и сопоставления поданных заявок был пункт «Качество работ». Это положение содержало следующие подкритерии: отсутствие дефектов на гарантийных объектах дорожного строительства, наличие не устраненных дефектов на гарантийных объектах, отсутствие гарантийных обязательств на объектах, сданных заказчику, а также наличие системы качества на соответствие требованиям сертификации по международным стандартам. По мнению представителей Уралсибспецстроя, включение вышеназванных подкритериев в критерий «Качество работ» нарушает положения Федерального закона «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Кроме того, заявитель считает, что при составлении конкурсной документации были нарушены требования ФЗ «О защите конкуренции». В ходе рассмотрения жалобы установлено, что указанные требования заказчика нацелены на обеспечение необходимого качества выполнения работ по дорожному строительству. Исключением является подкритерий «отсутствие гарантийных обязательств по объектам, сданным в период с 2004-го по 2006 годы». Как считают в надзорном органе, данный пункт фактически исключает из пула претендентов на проведение работ компании, не осуществлявшие деятельность в указанный период. Жалоба ОАО «Уралсибспецстрой» признана частично обоснованной. Дорожному агентству Пермского края предписано исключить из критериев оценки и сопоставления заявок подпункт об отсутствии гарантийных обязательств на объектах, сданных в 2004–2006 годах.

Глава Карелии открыл участок дороги

15 июля глава Карелии Сергей Катанандов и главный федеральный инспектор по республике Валентин Шмыков приняли участие в открытии реконструированного участка автодороги в Муезерском районе.

Автомобильная дорога Кочкома — Тикша — Ледозеро — Костомукша — граница проходит с востока на запад практически через всю центральную Карелию и обеспечивает проезд от федеральной автотрассы «Кола» к Костомукше и Финляндии. В сутки здесь проезжает около тысячи автомобилей.

Поэтапные работы по реконструкции дороги республиканские власти ведут с 1999 года. В нынешнем году был сдан в эксплуатацию один из наиболее сложных участков трассы в районе поселка Тикша протяженностью 8 км.

К выполнению дорожных работ были привлечены известные строительные организации Карелии: ЗАО «Карелстроймеханизация» и ООО «ПСК Строитель». Чтобы спрямить участок дорожники проводили буровзрывные работы.

Выступая перед строителями и жителями близлежащих поселков, Сергей Катанандов заявил, что работы на этом направлении будут продолжены. «Больше всего эта дорога нужна людям, которые живут между Сегежей и Костомукшей. Поэтому продолжение дорожного строительства приведет к ускоренному развитию этих территорий», — сказал глава республики.

В ДФО будет построено почти 6,6 тыс. км дорог

Полпред Президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Камиль Исхаков сообщил, что проект новой редакции федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года» предусматривает развитие инфраструктуры на востоке России с объемом финансирования в течение шести лет на уровне 576 млрд рублей без учета частных инвестиций и средств Инвестиционного фонда. В ходе выполнения программы в ДФО будет построено в том числе 6,6 тыс. км автомобильных дорог. Как большое достижение полпред отметил то, что финансирование программы включено в трехлетний бюджет. «Это было одной из главных составляющих нашей работы с губернаторами. В следующем году по программе будет выделено 30 млрд рублей, в то время как раньше финансирование Дальнего Востока было в объеме около 4 млрд рублей», — подчеркнул он.

Дорожники отстают от графика

В Нижегородской области в первом полугодии 2007 года подрядные организации не смогли освоить 75,5 млн бюджетных рублей, выделенных на дорожное строительство. Всего в 2007 году в Нижегородской области на ремонт дорог предусмотрено выделение 2,736 млрд рублей. Программа финансирования дорожных работ предусматривает ремонт 101,977 км автодорог и пяти мостовых переходов протяженностью 114,95 п. м.

За первое полугодие работы по содержанию и ремонту автомобильных дорог были выполнены на сумму в 1 млрд 302 млн руб. при плановых показателях в 1 млрд 377 млн руб. Неосвоение бюджетных средств составило 75,5 млн руб.

Среди причин отставания от графика — отсутствие необходимого количества техники и квалифицированных специалистов, а также слабая организация производства работ. Кроме того, неосвоение средств подрядными организациями происходит, когда уже выполненные работы не принимаются комиссией к оплате из-за несоответствия качества работ требованиям СНиП.

КАД сталкивается с трудностями

Строительство кольцевой автомобильной дороги в Санкт-Петербурге может быть сорвано из-за проблем с поставщиками стройматериалов.

По словам директора ГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга» Бориса Мурашова, организации-поставщики металлоконструкций для строительства дороги опаздывают сейчас уже примерно на 40%.

В то же время Борис Мурашов рассказал и о приятных новостях, связанных с петербургским «кольцом». Идя навстречу пожеланиям водителей, было решено пересмотреть концепцию информирования их дорожными знаками и указателями.

«Мы на личном опыте убедились, что режим движения на скорости 120 км/ч не позволяет всем одинаково ориентироваться. И если человек едет в четвертом ряду, то он не всегда может вовремя увидеть нужный ему указатель поворота на съезд с КАД», — сказал директор ДСТО. В связи с этим будет увеличено количество знаков и указателей, и они будут более читабельными для водителей. Реализация этой концепции начнется в 2008 году, и потратят на нее более 250 млн рублей.

Россия — Прибалтика: дороги приведут в порядок

После первого заседания российско-латвийской межправительственной комиссии, которое состоялось в Риге в июле этого года, стали известны планы РФ относительно модернизации и строительства дорожной инфраструктуры около границ стран Балтии.

В частности, продолжается строительство обхода Луги на автомобильной дороге М-20 Санкт-Петербург — Псков, на которое в 2007 году будут направлены средства в размере 500 млн рублей.

Автомобильное сообщение между РФ и Латвией осуществляется по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения М-9 «Балтия» от Москвы через Волоколамск — Ржев — Великие Луки до границы с Латвийской Республикой (на Ригу); А-116 Новгород — Псков (через Сольцы, Порхов, Остров); участкам автодорог М-20 Санкт-Петербург — Псков — Невель — граница Белоруссии и А-212 Псков — Изборск до границы Эстонии в направлении на Ригу. При этом на российско-латвийской границе функционируют 10 автомобильных пунктов пропуска, 6 из которых действуют в упрощенном режиме.

В 2007 году на автомобильной дороге М-9 «Балтия» в Московской области намечено завершение строительства путепровода на 118 км протяженностью 1,057 км и строительство транспортной развязки на 27 км протяженностью 1,572 км с вводом в эксплуатацию в 2008 году. На строительство данных объектов в 2007 году из средств федерального бюджета планируется направить соответственно 520,2 млн рублей и 60 млн. рублей. В 2007 году также предусматривается разработка проектной документации на капитальный ремонт участков автомобильной дороги М-9 «Балтия», в 2008 — 2009 году — капитальный ремонт автодороги.

В 2007 году предусматривается финансирование из федерального бюджета на строительство автомобильной дороги А-116 Новгород — Псков в Порховском районе Псковской области в размере 390,3 млн рублей.

КОМПЛЕКС МАТЕРИАЛОВ
ДЛЯ РАЗМЕТКИ ДОРОГ



www.line-rk.ru

ЭМАЛИ: акриловые,
эпоксидные

РАЗБАВИТЕЛИ, СТЕКЛОШАРИКИ

"ДОРОГА СТАНЕТ ПОНЯТНОЙ"



ЭМАЛЬ
"ЛИНИЯ-КЛАСС"
АС-5307



РУССКИЕ КРАСКИ®
www.ruskraski.ru

тел. (4852) 49-27-34
49-26-12, 49-29-61/77/79
e-mail: info@ruskraski.ru

МКАД отполирует до блеска чудо-техника

Власти Москвы решили оснастить дорожно-эксплуатационные комплексы по обслуживанию МКАД универсальными дорожными машинами — чудо-техникой XXI века. Это сделано в связи с особыми условиями содержания Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) вследствие повышенной интенсивности и скорости движения транспортных потоков, износом имеющегося парка машин для скоростной уборки МКАД. На эти цели выделяется 650 млн рублей. Арсенал столичных уборщиков пополнят универсальные высокопроизводительные скоростные дорожные машины, такие, как подметально-сдувочный агрегат с воздушной турбиной; разбрасыватель твердых реагентов, передненавесная поливомоечная установка; универсальная высокопроизводительная скоростная трехосная дорожная машина, и даже бункер для снега. Кроме того — уникальные разбрасыватель жидких реагентов и манипулятор с щеткой.

Кузбасс получил 52 млн на строительство дороги

По соглашению, подписанному между Кемеровской областью и Министерством транспорта России, в Кузбасс поступил очередной транш — 52 млн рублей на строительство автомобильной дороги Таштагол — Турочак — Горно-Алтайск. Через Горный Алтай открывается выход на Монголию и далее в Китай. В настоящее время на этом участке выполнено более 75% объема запланированных работ.

Россияне не будут платить дорожные пошлины

Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко внес изменения в указ «Об освобождении от уплаты сбора за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Белоруссии». То есть, россияне, купившие грузовые автомобили или автобусы и следующие по территории Белоруссии с транзитными номерами, теперь смогут не оплачивать сбор «за проезд по дорогам общего пользования».

В Рязанской области количество ДТП за год увеличилось на 18%

Вопросы состояния автомобильных дорог области, организации безопасности дорожного движения, принимаемых мерах по снижению дорожно-транспортных происшествий, а также о повышении дисциплины участников дорожного движения обсуждались на заседании межведомственной комиссии при правительстве Рязанской области по обеспечению безопасности дорожного движения. На дорогах области сложилась непростая ситуация в сфере безопасности дорожного движения. За шесть месяцев этого года произошло 895 дорожно-транспортных происшествий, что на 18% больше, чем за соответствующий период прошлого года. Собравшиеся отметили, что аварийности способствуют как плохое качество дорог, так и безответственность водителей и пешеходов.

На совещании принято решение о проведении детальной диагностики и обследования региональной сети автодорог общего пользования в целях определения объемов ремонтных работ. В соответствии с решением транспортной комиссии области совместно с Рязанской областной Думой рекомендовано рассмотреть возможность корректировки областной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения» в соответствии с аналогичной федеральной целевой программой.

27 июля 2007 г. министр транспорта РФ Игорь Левитин в Волгограде осмотрел строительство мостового перехода через реку Волга

При осмотре строительства мостового перехода через Волгу министр подчеркнул не только его региональное, но федеральное значение. Завершение строительства 1-й очереди мостового перехода значительно улучшит транспортно-экологическую ситуацию в городе, разгрузит центральные улицы от транзитного и внутриобластного транспорта, следующего на плотину ГЭС, и создаст предпосылки для формирования после завершения строительства всего мостового перехода транспортных коридоров «Север — Поволжье — Юг», «Север — Юг» и Волго-Донского маршрута. Мостовой переход также имеет повышенное стратегическое значение, по нему будет проходить международный транспортный коридор Восток—Запад, так как Волгоградская область имеет границу с Республикой Казахстан. Открытие движения по 1-й очереди 1-го пускового комплекса планируется в 2008 году. Длина мостового перехода — 7,1 км/4 126,2 п. м, в том числе мост через Волгу — 1 213,4 п. м; количество полос движения — 3; ширина полосы движения — 3,75 м; расчетная скорость движения — 80–100 км/ч.

Бюджет оплатит все расходы

Кабинет министров предоставил Государственной службе автомобильных дорог «Укравтодор» право включать в сведенный сметный расчет стоимости строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог расходы на возмещение процентов по привлеченным подрядчиками кредитам. Укравтодору предоставляется такое право, если кредитный договор подрядчика с банком заключен после приобретения этим распоряжением действия и объем кредита не превышает 30% суммы, предусмотренной договором между подрядчиком и заказчиком работ. Это постановление принадлежит к строительству и реконструкции дорог, которые предусмотрены в ст. 126 госбюджета-2007.

В соответствии со статьей, Укравтодору предоставлено право привлечь кредиты на 4,5 млрд гривен для строительства, реконструкции и капремонта автомобильных дорог Киев — Глухов — Бачевск, Знаменка — Луганск — Изварине, Тернополь — Кировоград — Знаменка, Киев — Харьков — Довжанский, Киев — Одесса, Киев — Ковель — Ягодин, «Мелитополь», Харьков — Симферополь — Алушта — Ялта, «Краснопекопск», Харьков — Красноград — Перещепине, «Перещепине», а также для принятия противооползневых мер на дорогах Крыма и Севастополя, а также кредиты на 200 млн гривен для приобретения оборудования для ремонта и содержания дорог. Кабмин в распоряжении обосновывает необходимость предоставления Укравтодору этого права необходимостью обеспечения выполнения в 2007 году мероприятий, предусмотренных госпрограммой развития автодорог на 2007–2011 годы.

Как сообщало агентство, в апреле Верховная Рада позволила Государственной службе автомобильных дорог («Укравтодор») привлечь в 2007 году кредитов под государственные гарантии на 4,7 млрд гривен.

В Чувашии для деревенских жителей построят новую дорогу

На территории Кольцовского сельского поселения в этом году будет построена новая дорога Кюстюмеры — Кольцовка — Мамалаево протяженностью 3,5 км. Строительство дороги предусмотрено в рамках мероприятий по реализации указа Президента Чувашской Республики «О мерах по ускоренному завершению строительства сети автомобильных дорог».

В сообщении говорится, что дорога будет иметь большое значение для жителей деревень Сявалкас-Хирпоси, Мамалаево, Булатово, так как по ней будет намного ближе добираться до центра сельского поселения — деревни Кольцовка.

По плану строителей новая дорога будет построена в этом году.

В Грозном открылся Белликовский мост через реку Сунжа

Мост длиной 72 м и шириной 9 м восстанавливался Департаментом автомобильных дорог Чеченской Республики и ОАО ГМУ «Кавэлектромонтаж». Протяженность реконструированной проезжей части 1,3 км. Площадь асфальтированной проезжей части 13 тыс. м.

По поручению министра транспорта РФ Игоря Левитина

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта с участием представителей Росавтодора провела проверки соответствия нормативным требованиям размещения пересечений, примыканий, съездов и въездов на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения. По итогам проверки территориальными управлениями автодорожного надзора ФСНТ балансодержателям федеральных автомобильных дорог выдано 281 предписание на устранение выявленных нарушений.

По данным службы, на 1 июля 2007 года на автомобильных дорогах общей сети федерального значения органами управления дорожным хозяйством Федерального дорожного агентства ликвидировано только 2300 несанкционированных съездов (23% от выявленных). Так, в ЦФО ликвидировано только 13% от общего количества несанкционированных съездов, в ДФО — 5%, СЗФО — 12%, СФО — 19%, ПФО — 32%, УФО — 33%, ЮФО — 49%. Приведено в нормативное состояние лишь 2760 съездов и примыканий. За невыполнение требований предписаний территориальных управлений государственного автодорожного надзора ФСНТ по 14 делам материалы направлены в суд. Вместе с тем в органы прокуратуры субъектов Российской Федерации направлено 31 обращение.

Удмуртия в 2007 году увеличит финансирование ремонта автомобильных дорог на 26%

Удмуртия в 2007 году увеличит финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог до 600,297 млн рублей, в том числе на текущий ремонт муниципальных автомобильных дорог в сельской местности будет направлено 42,5 млн руб. В настоящее время в республике за счет этих средств проводится ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий, восстановление профиля гравийных дорог, скашивание травы вдоль всех дорог с усовершенствованным покрытием, закончен ямочный ремонт и заливка трещин на республиканских автодорогах между районными центрами.

Сейчас 85% дорог Удмуртии нуждаются в приведении в нормативное состояние. На полную ликвидацию недоремонта необходимо более 18 млрд руб. 287 км дорог может быть подвергнуто фрезерованию и приведено из асфальтобетонных в гравийные, так как усовершенствованного покрытия для них не хватило.

В 2007 году планируется отремонтировать 35,5 км автомобильных дорог общего пользования и 6 мостов протяженностью 174,4 п. м, а также построить и реконструировать 3,9 км автодорог.

В Удмуртии протяженность дорог общего пользования составляет 5959 км. Здесь 376 мостов и путепроводов общей протяженностью 12 784 п. м.

Существующая сеть автомобильных дорог Республики Коми не удовлетворяет потребностям развивающейся экономики

«Нас по-прежнему беспокоит тот факт, что только 86% государственных автодорог, включая автодорогу «Вятка», имеют твердое покрытие. Плотность сети автомобильных дорог общего пользования этой категории составляет в республике 13,1 км на 1 тыс. км², или около 60% от существующей потребности», — заявил первый заместитель главы Коми Павел Орда, отвечая на вопросы представителей региональных СМИ.

В республике 7 из 20 городов и районных центров не имеют автотранспортной связи по дорогам с твердым покрытием со столицей республики; 45% сельских населенных пунктов не связаны дорогами такого качества с республиканской сетью автодорог общего пользования; 14% всех государственных автомобильных дорог общего пользования — это грунтовые дороги. Почти каждый четвертый километр автодорог (23%) имеет гравийное или щебеночное покрытие. Только около 60% мостов являются капитальными. До сих пор на автомобильных дорогах общего пользования остаются паромные и ледовые переправы, наплавные мосты.

Высока доля автодорог периодического действия, общая

протяженность которых (включая ведомственные и муниципальные) превышает 10 тыс. км. Более 2 тыс. км из них — это автозимники общего пользования.

Протяженность и техническое состояние республиканских автодорог требует значительных эксплуатационных затрат, расходов на ремонт дорожной сети. Именно на эти цели направляется основная доля средств, поступающих в бюджет от налогоплательщиков и иных сборов. Только на содержание автодорог, мостов и прочих дорожных сооружений по действующим нормативам требуется более 1,5 млрд рублей в год. Фактически выделяется менее половины.

Приоритетными направлениями дорожного строительства в ближайшие годы и среднесрочную перспективу, по его словам, будут: Сыктывкар — Ухта — Печора — Усинск — Нарьян — Мар; Айкино — Кослан; Ухта — Троицко-Печорск — Комсомольск — Якша и Сыктывкар — Кудымкар — Пермь. Все эти объекты учтены в ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» и предложены в проект федеральной программы модернизации и развития сети государственных автомобильных дорог до 2015 года.

Минфин перестроился

По словам Алексея Кудрина, правительство страны планирует серьезно увеличить финансирование строительства и ремонта автомобильных дорог. Это должно привести к тому, что уже к 2011 году в России не останется дорог «с канавками и выбоинами».

«Накопленное за 90-е и начало 2000-х годов недофинансирование инфраструктуры, ее изношенность сказывается и на дорогах, и на коммунальной сфере, и на бизнесе», — заявил господин Кудрин. Однако, по его словам, благодаря значительному увеличению бюджета есть возможность преодолеть это недофинансирование всего за 5–7 лет.

«К 2011 году выйдем не только на рекордные темпы строительства, но и новый уровень содержания федеральных трасс. Не будет федеральных трасс с канавками, выбоинами, хотя сегодня это даже кажется фантастическим», — уверен Алексей Кудрин.

Приморская программа «Дороги края» «потяжелела» на 550 млн руб.

Сразу в трех чтениях в ходе заседания Законодательного собрания приморские законодатели приняли изменения в Закон Приморского края «О краевой целевой программе «Дороги края» (2007–2010 годы)».

Изменения коснулись дополнительного финансирования краевой программы и перечня объектов по устройству асфальтобетонного покрытия на автомобильных дорогах и улицах поселений. Эти объекты финансируются в рамках реализации Закона ПК «О наказах избирателей» на 2007 год за счет средств, предусмотренных подпрограммой «Устройство асфальтобетонных покрытий на автомобильных дорогах, проходящих по территории поселений».

Как уже сообщалось, ранее на 2007 год в краевой бюджет было заложено на исполнение программы 200 млн руб., к этим средствам по инициативе депутатов добавлено еще 550 млн руб. Их распределение нашло отражение в перечне объектов по устройству асфальтобетонного покрытия на автодорогах и улицах поселений. Данный перечень был подготовлен на основе наказов избирателей депутатам. Он объединил около 370 объектов из 157 населенных пунктов края.

Интеграция транспортных систем**Казахстана и Узбекистана будет способствовать развитию экономического сотрудничества**

Об этом заявил министр транспорта и коммуникаций Казахстана Серик Ахметов. Вопросы интеграции Казахстана и Узбекистана в транспортной сфере были обсуждены на втором заседании межгосударственного координационного совета, состоявшегося на минувшей неделе в Ташкенте. На заседании С. Ахметов подчеркнул, что интеграция транспортных систем является решающим фактором развития экономических и социальных связей между двумя странами. В области автомобильных дорог в республике реализуется программа развития автодорожной отрасли на 2006–2012 годы, в рамках которой предусмотрено развитие основных международных и транзитных коридоров, проходящих по территории Казахстана, включая выходы из Узбекистана, говорится в пресс-релизе. Кроме того, «Западная Европа – Западный Китай» в период с 2008 по 2012 годы будет проведена полная реконструкция автодороги Ташкент – Шымкент – Алматы – Хоргос протяженностью 1137 км и автодороги Ташкент – Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара протяженностью 2048 км. Планируется также, что до конца 2007 года будет завершена реконструкция участков граница Российской Федерации – Уральск – Актобе протяженностью 165 км, Актобе – Карабутақ – Иргиз протяженностью 273 км.

Вместе с тем Казахстаном предпринимаются значительные меры по развитию международного автодорожного маршрута Е-40 Западная Европа – Россия – Казахстан – Узбекистан – Казахстан на участке Астрахань – Атырау – Бейнеу – Кунград, протяженность которого на территории Казахстана составляет 788 км. В текущем году завершается строительство мостового перехода через пограничную реку Кигач на участке Астрахань – Атырау и реконструкция участка Атырау – Бейнеу протяженностью 397 км. Предполагается, что до 2012 года будет полностью завершена реконструкция всего участка.

Темпы развития транспортной сети Томской области на ближайшие 20 лет определены

Эту тему обсуждали на Высшем экономическом Совете при губернаторе. По плану развития транспортной системы Томской области до 2030 года, объем перевозок по дорогам области возрастет в 5 раз. Развитие дорог для Томской области – цель стратегическая. По этому показателю область сильно отстает от своих соседей – Красноярска, Новосибирска и Омска. Сегодня в Томской области – всего 346 км железнодорожных путей и чуть более 7 тыс. км автомобильных дорог. Планируется, что за 20 лет появятся железнодорожные магистрали Нижневартовск – Томск – Тайга и Томск – Бакчар, а также железнодорожный объезд Томска и сотни километров асфальтовых дорог. Средства на строительство будут поступать из федеральной казны, бюджета региона, от частных инвесторов и по инвестиционным программам государственных предприятий.

Ремонт улично-дорожной сети в Воронеже

После того как в Воронеже будет закончен капитальный ремонт на улицах Кольцовской и Путиловской, строители возьмутся за Краснозвездную и Иркутскую. Об этом сообщил председатель комитета дорожного хозяйства и благоустройства Александр Гузь. Ямочный ремонт ведется также в Центральном и Коминтерновском районах, а главному управлению автомобильных дорог уже передан список из 19 магистральных улиц, требующих ремонта, куда включены некоторые внутривороневские и межквартальные территории. Мэр Борис Скрынников предложил комитету дорожного хозяйства заняться наконец трамвайными рельсами, а точнее межрельсовым пространством, которое, по его мнению, необходимо заасфальтировать. Эта практика, кстати, распространена в Европе, где трамвайные пути совершенно не мешают движению автомобилей. У нас же, вместо того чтобы выровнять трамвайное и дорожное полотно, предпочитают демонтировать рельсы. Пока межрельсовое пространство заасфальтировано на улице Ворошилова, а в ближайшем будущем, как заверил Александр Гузь, дело дойдет и до улицы Кольцовской.



Транспортная навигация – старт дан

План действий по навигационному обеспечению транспортного комплекса с использованием спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS детально был обсужден на расширенном заседании коллегии Министерства транспорта РФ.

Открывая заседание коллегии, **министр транспорта РФ Игорь Левитин** подчеркнул, что стратегия развития навигационного обеспечения и навигационной деятельности в России определена поручениями Президента Российской Федерации, постановлениями Правительства и Военно-промышленной комиссии. «Транспортный комплекс страны является одним из наиболее крупных и сложных производственно-хозяйственных и социально-экономических комплексов, — сказал он. — Современный подход к организации работы транспорта предполагает создание транспортной системы с многоуровневой системой управления. В настоящее время во всем мире управление транспортом осуществляется с применением навигационных систем. С целью внедрения современных технологий в этой области Минтранс России и подведомственными ему федеральными агентствами и службой осуществлен ряд мероприятий, предусмотренных в Федеральной целевой программе «Глобальная навигационная система». Игорь Левитин сообщил, что за время реализации этой программы спутниковой аппаратурой оснащено около 2 тыс. морских и речных судов, 355 самолетов и вертолетов, более 10 тыс. единиц автомобильного транспорта и 1800 единиц подвижного состава железнодорожного транспорта. Для управления движения судов морского и речного транспорта развернуто 15 береговых систем управления, оснащенных приемниками ГЛОНАСС/GPS, установлено 13 контрольно-корректирующих станций. Внедрено 54

диспетчерских станции управления и контроля пассажирским транспортом.

Министр обратил внимание на то, что реализация государственной политики в сфере навигационного обеспечения транспортного комплекса предполагает развитие законодательной и нормативно-правовой базы. При этом государственная политика в области наземной навигации для транспортного комплекса предполагает предоставление потребителям базовых государственных услуг, при этом важное место отводится рыночным механизмам.

Вместе с тем, по мнению министра транспорта России, развитие навигационного обеспечения транспортного комплекса с использованием глобальных навигационных спутниковых систем в нашей стране не отвечает современным требованиям. Отечественные разработки навигационных технологий не предлагают транспортному комплексу законченных технических и технологических решений. Внедряемые приборы и оборудование работают в основном в системе GPS, и практически отсутствует навигационная аппаратура потребителей для использования системы ГЛОНАСС. Рынок навигационной продукции и услуг не развит и значительную долю его занимает контрафактная продукция. «Развитие навигационного обеспечения транспортного комплекса с использованием спутниковых систем GPS и ГЛОНАСС затруднено также недостаточным нормативно-правовым регулированием навигационной деятельности в целом, — заявил Игорь

Левитин. — Не сформирована государственная политика в сфере этой деятельности и не определены федеральные органы исполнительной власти, отвечающие за ее осуществление, отсутствуют необходимые нормативные акты и нормативно-технические документы». Министр также отметил, что на низком уровне находится навигационное обеспечение граждан России. Автовладельцы, использующие портативные приемники GPS, немногочисленны, а ГЛОНАСС вообще не распространен среди населения по причине отсутствия передатчиков. Применение навигационных систем при перевозках грузов и пассажиров также немногочисленно, хотя преимущества использования современных навигационных систем для организации управления движением, по мнению Игоря Левитина, очевидны. В то же время внедрение систем глобальной спутниковой навигации в России невозможно без комплексного информационно-технического обеспечения пользователей этой системы. Пользователь должен иметь возможность выбирать необходимые технические компоненты, которые были бы полностью готовы к его практическим задачам или требовали минимальной адаптации. «С уверенностью могу сказать, что решение вопроса о навигационном обеспечении как транспортного комплекса, так и страны в целом является одной из приоритетных задач Минтранса, не менее значимой, чем развитие инфраструктуры», — сказал в заключение Игорь Левитин.

Выступивший с докладом **руководитель Федерального агентства геодезии и картографии Александр Бородко** подробно остановился на некоторых аспектах развития навигации на транспорте.

«Развитие транспортного комплекса России в рамках принятой до 2020 года стратегии определяет особое значение спутниковой навигации для решения задач повышения качества услуг, экономической эффективности и обеспечения безопасности перевозок людей и грузов», — сказал Александр Бородко.

Мировой опыт широкого использования навигационных систем подтверждает этот курс. Такие системы стали штатным оборудованием всех транспортных средств. И на перспективу навигационные системы будут важным компонентом интеллектуальных транспортных систем, к масштабному развитию которых приступили США, Евросоюз, Япония. Там, по данным, которые привел Александр Бородко, в 2007 году в Европе будет продано около 8 млн единиц навигационной аппаратуры пользователя. Спрос на оборудование для автомобильной навигации, включая средства диспетчеризации транспорта, в 2006 году значительно увеличился. Объем продаж вырос на 40% по отношению к 2005 году. Что же касается отечественного рынка, то минимальный спрос на навигационную аппаратуру, по неофициальным экспертным данным, оценивается в 500–600 тыс. единиц навигационной аппаратуры пользователя ежегодно при общей потребности 20 млн единиц различной модификации.

Оценка ожидаемой экономической эффективности использования спутниковых навигационных технологий для организации управления транспортными потоками и средствами показывает, что экономия ресурсов составляет от 10 до 25% эффективного и безопасного функционирования транспортного комплекса, особенно при перевозке

пассажигов, специальных и опасных грузов, а также за счет минимизации потерь.

По словам Александра Бородко, эффект внедрения спутниковой навигационной аппаратуры на транспорте достигается по следующим направлениям:

- экономия ресурсов и средств за счет создания диспетчерских систем, систем мониторинга транспортных средств, охранных систем, систем управления движением и др.;

- безопасность на транспорте за счет своевременного предупреждения об опасности, повышения точности данных, оперативности и полноты информации при розыскных мероприятиях, при внедрении охранных систем, систем коррекции и др. «Этот вид эффективности присущ для всех видов транспорта», — уточнил глава Роскартографии.

Основу современного навигационного обеспечения составляют спутниковые средства определения координат и навигационные карты. Организующая основа процесса в России — ФЦП «ГЛОНАСС», которая реализуется уже около 10 лет под руководством Роскосмоса — координатора программы. Сейчас действует программа на период 2002–2011 годы. Она предусматривает комплексное решение организационных, научно-технических и инвестиционных (внедренческих) задач во всех отраслях, а также на коммерческой основе.

К настоящему времени Минтранс России, федеральные агентства, подведомственные министерству, в рамках выполнения федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система» выполнили по подпрограммам 3 и 4 значительный объем работ.

Наша справка

Подпрограмма 3. «Внедрение навигационных систем в области транспорта», госзаказчики Минтранс России, Росавтодор, Росавиация, Росморречфлот, Росжелдор.

Подпрограмма 4. «Создание высокоэффективной системы геодезического обеспечения Российской Федерации», госзаказчики Минтранс России, Роскартография.

По данным различных источников, навигационными системами на базе ГЛОНАСС/GPS оснащено порядка 100 тысяч единиц автомобильного транспорта, из них в рамках выполнения мероприятий подпрограммы 3 более 10 тысяч единиц. Для организации управления и контроля движения транспортных средств, в основном пассажирского назначения, оснащенных навигационными системами, организовано 54 диспетчерские станции. «Предприятия, выполняющие картографо-геодезические работы, оснащены в основном спутниковой аппаратурой ГЛОНАСС/GPS», — сказал далее Александр Бородко. — С 2007 года они приступили к созданию открытых навигационных карт. Уже сегодня Россия перестала быть «белым» пятном в навигационном картографировании мира». В будущем, в частности, Росавтодором планируется создать в различных регионах Российской Федерации 190 спутниковых навигационных систем на автомобильном и городском транспорте, включающих диспетчерские станции, системы мониторинга, охраны, информационного обеспечения и другие. Будет внедрено 130 пилотных проектов и оснащено средствами навигации свыше 20 000 единиц транспорта.

По мнению Александра Бородко, в целом процесс создания навигационных систем на транспорте идет достаточно активно. Общая потребность в навигационной аппаратуре пользователя для оснащения транспортных средств составляет порядка 70 тыс. единиц. Однако если сравнивать достигнутое с масштабами транспортного комплекса России, а это около 30 млн автомобилей, сотни тысяч единиц железнодорожного подвижного состава и др. транспорт.

«Навигационное обеспечение граждан России находится практически на нулевом уровне, — признал Александр Бородко. — Минимальное количество владельцев автомашин имеет мобильные навигаторы, еще меньше, так называемых энтузиастов навигации, имеют приемники и навигаторы для использования в личных целях. То становится ясным, что мы находимся в начале пути».

Причин такого состояния гражданской навигации, по мнению руководителя Федерального агентства геодезии и картографии, несколько. Во-первых, отсутствие конкурентного отечественного гражданского приборного оснащения ГЛОНАСС, хотя в последнее время такая аппаратура уже появилась. Во-вторых, отсутствует нормативная база в области наземной навигации. В-третьих, до 2006 года невозможно было делать точные открытые карты. И, наконец, до сих пор не разработаны механизмы взаимодействия с субъектами Российской Федерации и развития государственно-частного партнерства.

Для решения имеющихся проблем, убежден Александр Бородко, необходимо обеспечить развитие производства и поступление на рынок отечественной аппаратуры. ГЛОНАСС, создаваемой при поддержке государства и соответствующей международным требованиям пользователей. «Создание и производство наряду с профессиональным оборудованием массовой дешевой пользовательской аппаратуры ГЛОНАСС обеспечат развитие всей инфраструктуры навигационно-временных услуг в стране и гарантированный набор массовых услуг всем группам потребителей, — считает он. — При этом опыт внедрения показывает, что государственная поддержка в виде дотаций должна быть не менее 2 лет».

В то же время Александр Бородко обратил внимание на то, что закупку и внедрение отечественной продукции и рынка услуг нельзя обеспечить директивно. «Вся аппаратура связи и навигации приобретает государственными заказчиками на конкурсной основе, — заявил он. — Решить проблемы развития навигации в стране в ближайшее время только за счет бюджетных средств не представляется возможным. Опыт работы в этом направлении показал, что целевое госбюджетное финансирование должно быть направлено на создание базовых навигационных продуктов и услуг. Это будет способствовать решению текущих задач федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований».

Касаясь вопроса о взаимодействии с бизнесом, Александр Бородко посетовал, что коммерческое использование системы ГЛОНАСС развивается слабо. «Механизмы государственно-частного партнерства еще не использованы для стимулирования навигационной деятельности», — констатировал он. В то же время государственная поддержка навигации, без сомнения, придаст дополнитель-

ные стимулы и формулирует мотивации потребителей для широкого использования системы ГЛОНАСС. По мнению главы Роскартографии, федеральные органы исполнительной власти должны гарантировано обеспечивать свободный доступ к навигационным ресурсам (сигналы ГЛОНАСС, координаты, картографическая основа, адресно-навигационные базы данных и карты), организовать лицензирование, надзор и контроль в сфере навигационной деятельности, принять протекционистские, стимулирующие меры по поддержке отечественных и зарубежных производителей аппаратуры и технологий, использующих систему ГЛОНАСС.

«При дальнейшем внедрении навигационных систем на транспорте нельзя не учитывать опыт ведущих зарубежных стран, — сказал далее Александр Бородко. — Зарубежный опыт показывает, что будущее, перспективное использование навигационных систем связано с крупными проектами в транспортной отрасли — интеллектуальными транспортными системами. Их смысл заключается в интегрировании геоинформационных, навигационных систем, современных систем передачи и обработки данных, широкого доступа потребителей к этим ресурсам, управлении грузопотоками, пассажиропотоками со стороны транспортных компаний». К примеру, в США, Японии и государствах Западной Европы приняты государственные программы развития интеллектуальных транспортных систем сроком от 5 до 10 лет.

По мнению экспертов, внедрение интеллектуальных транспортных систем будет способствовать более эффективному использованию существующей дорожно-уличной сети и транспортных средств, повышению безопасности движения, решению экологических проблем и сохранению природных ресурсов, что позволит значительно сократить затраты на строительство и реконструкцию дорог. Ожидается, что эти системы будут играть решающую роль при создании «интеллектуальной» транспортной инфраструктуры в XXI веке.

На состоявшемся после расширенного заседания коллегии брифинге **заместитель министра транспорта РФ Евгений Москвичев** заявил, что «до 2011 года, независимо от формы собственности на транспортные средства, система ГЛОНАСС будет полностью внедрена на перевозке и пассажиров, и грузов. Наши автомобилисты получают от заводоизготовителей автомобиль, в который будет вмонтирован датчик ГЛОНАСС, и мы с вами будем иметь цифровую карту России в масштабах 1:50 000 и 1:100 000». Отвечая на вопрос нашего корреспондента о цене вопроса, Евгений Москвичев оценил внедрения системы глобального слежения в России в миллиарды долларов, которые должны будут затратить и федеральный, и региональный бюджеты, и бизнес. С сожалением он был вынужден признать: если приемник GPS сейчас стоит 100 долларов, то отечественная разработка ГЛОНАСС — 600–700 долларов. И все же заместитель министра настроен весьма оптимистично. По его словам, когда будет выстроена система управления ГЛОНАСС, стоимость российского приемника опустится до 200 долларов.

Алексей Никитушкин,
фото Юрия Пирогова

ГЛОНАСС идет в прорыв

Российская глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) создана четверть века назад. В настоящее время развитию отечественной космической навигации уделяется большое внимание на высшем государственном уровне, о чем свидетельствует принятие Федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система». До последнего времени с помощью спутниковой навигации свои задачи решали Министерство обороны, ФСБ, ГРУ и т.д., теперь появилась возможность предоставления услуг гражданскому потребителю. О возможностях применения ГЛОНАСС на автотранспорте рассказывает заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Министерства транспорта Сергей Корсей.

Сергей Корсей: За 25 лет уровень развития высоких технологий достиг того, что стало реальным и, более того, необходимым оснащать транспортные средства индивидуальной спутниковой навигацией, что дает возможность позиционировать во времени и пространстве любой объект.

На сегодняшний день в космосе развернуто две группировки – GPS (30 спутников, которые закрывают весь мир) и ГЛОНАСС – 17 спутников. Сейчас монополистом остается GPS, что до последнего времени давало возможность американцам диктовать свои условия. Это ярко проявилось, в частности во время военных действий в Югославии и Ираке, когда США отключали сигнал, идущий на Европу, или искажали его так, что сигнал становился бесполезным. Но нельзя зависеть от воли одного государства. Изменить ситуацию и призвана Российская глобальная навигационная спутниковая система.

«АД»: *Какими документами регулируется ее развитие?*

Сергей Корсей: Нормативную базу сейчас составляют Указ Президента «Об использовании глобальной навигационной системы ГЛОНАСС в интересах социально-экономического развития РФ» и постановление Правительства № 365 «Об оснащении космических, транспортных средств, а также средств, предназначенных для выполнения геодезических и кадастровых работ, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS». В настоящее время готовится проект федерального закона «О навигации» и изменения в упомянутое постановление правительства, а также ряд проектов технических регламентов.

Согласно Указу Президента сигнал ГЛОНАСС является открытым, и его может получать весь мир. Наличие двух систем (ГЛОНАСС и GPS) позволяет повысить надежность данных и одновременно лишает кого-либо возможности использовать их как элемент внешней политики.

«АД»: *Распространено мнение о том, что у России спутников на сегодняшний день недостаточно. Так ли это?*

Сергей Корсей: Чтобы покрыть сигналом ГЛОНАСС Россию, нужны как минимум 24 спутника, а чтобы охватить весь мир – 30. Военно-промышленная комиссия при Правительстве РФ, а также Роспром и Роскосмос работают над этой задачей. В сентябре и декабре планируется два запуска ракет по три спутника, и тогда наша космическая группировка

будет не хуже GPS.

Сегодня основные усилия направлены на то, чтобы полностью открыть ГЛОНАСС для использования, переходный период продлится до 2009–2011 года. Политика государства такова, чтобы на первом этапе использовать ГЛОНАСС и совмещенные сигналы ГЛОНАСС/GPS. Надо отметить, что это системы взаимодополняющие: при их совместном использовании спутниковый сигнал более точен, стабилен и надежен. Если при определении местоположения объекта в дополнение к GPS работает хотя бы один спутник ГЛОНАСС, то этого достаточно, чтобы гарантировать точность определения координат.

«АД»: *Из чего состоит собственно глобальная навигационная система, применительно к автотранспорту?*

Сергей Корсей: Она включает три составляющих. Первая – космическая группировка. Вторая – навигационная аппаратура потребителей: индивидуальные приемники, которые устанавливаются на автомобили. Это могут быть антенны или приемные блоки разных назначений, форм, точности, габаритов и стоимости. Их предлагают все те же Роспром, Роскосмос и ряд коммерческих фирм.

Сюда же следует включить диспетчерские пункты на общественном транспорте. Одно дело – когда водитель знает, где он находится, и навигационная аппаратура укажет, как доехать до места назначения с учетом времени и расстояния. Другое – когда диспетчер видит маршрут автобуса, направление, его скорость, наполнение салона и может управлять движением, посылать дополнительные машины при переполнении салонов и оптимизировать работу транспорта в целом. Это обеспечивает безопасность движения, устранение простоев, выполнение расписания рейсов. Надо отметить, что если муниципальные службы устанавливают на своих предприятиях диспетчерские пункты, то в течение двух месяцев они получают колоссальный экономический эффект и повышение безопасности перевозок. Также необходим и строжайший контроль за перевозками опасных грузов.

Кроме этого, спутниковая навигация необходима для большегрузных автомобилей на международных и междугородних перевозках. Как правило, перевозимые грузы имеют большую стоимость, и поэтому владельцы транспортных компаний, особенно тех, чьи автомобили проходят транзитом через Россию и Казахстан в Европу, а также

грузовладельцы могут отследить, где находится их груз.

Нельзя не упомянуть и такой аспект, как предоставление услуг владельцам личного автотранспорта на базе навигационных систем. Технологии шагнули так далеко, что сейчас можно позиционировать любой электронный объект, будь то карманный персональный компьютер или телефон.

Третья составляющая навигационных систем — это цифровые навигационные карты. По сути, это электронные карты плюс навигационная обстановка. Например, если есть перекресток, то маршрут движения накладывается на обстановку на этом перекрестке с учетом дорожных знаков, светофоров, количества полос и проч. В части вопросов безопасности дорожного движения, навигационная аппаратура позволяет контролировать, например, нарушение скоростного режима — передает информацию на диспетчерский пункт, и владелец транспортной компании будет знать, что водитель нарушает Правила дорожного движения.

Все это открывает колоссальные возможности перед потребителями. Например, уже работают системы, при которых устанавливают датчик топлива в бак, а сигналы с него передаются на диспетчерский пункт. Это было опробовано на локомотивах одного железнодорожного узла, и в течение четырех месяцев дало экономию по расходу топлива около миллиона рублей.

«АД»: *Политика президента, правительства страны и ВПК направлена на эффективное и скорейшее внедрение ГЛОНАСС в социально-экономический сектор. При этом неизбежна коммерциализация этого рынка. Что для этого делается?*

Сергей Корсей: Есть два понятия — слабо- и нерегулируемый рынок. В первую категорию входит общественный транспорт, доставка опасных грузов и международные перевозки. Их безопасность должна быть гарантирована. Государственного же автомобильного транспорта как такового нет. Но воздействовать на муниципальных и частных перевозчиков в этом вопросе можно путем внесения изменений в нормативные правовые акты, касающиеся вопросов перевозки пассажиров и опасных грузов. Кроме того, получение лицензий на перевозку пассажиров будет возможно лишь при оборудовании диспетчерских центров на основе спутниковых технологий.

«АД»: *Это повлечет дополнительные расходы для перевозчиков, вероятно, увеличение тарифов на их услуги?*

Сергей Корсей: Если груз стоит 50–70 тысяч евро, то приобретение навигационного прибора — это небольшие расходы, зато перевозчик или владелец получает контроль за ходом транспортировки, сохранностью груза, возможность отслеживать расход топлива. Так что эффект непременно будет, несмотря на стоимость оборудования диспетчерских пунктов.

«АД»: *А как обстоят дела на так называемом «нерегулируемом рынке»?*

Сергей Корсей: Если говорить о частном транспорте, то Роспром, Роскосмос и коммерческие фирмы по мере совершенствования навигационных приборов должны снизить их стоимость и сделать ее сопоставимой по цене с приемниками GPS. Сейчас они дороже, поскольку позволяют принимать сигналы и GPS и ГЛОНАСС. Надо довести до совершенства элементную базу, наладить отечественное

производство плат и снизить их стоимость, а также оснащать их отечественными цифровыми навигационными картами.

Сейчас двухсистемные приборы могут делать кто угодно, поскольку сигнал ГЛОНАСС общедоступный. В этом — элемент государственной политики. Поэтому западные изготовители скоро выйдут на наш рынок. В связи с этим для защиты своего производителя могут быть введены таможенные ограничения на ввоз импортного оборудования, а также защита авторских прав на цифровые навигационные карты.

«АД»: *Чем российские производители могут привлечь потребителя на этом рынке?*

Сергей Корсей: Надо отметить, что сейчас отечественные технологии подошли к уровню западных образцов, но осталась проблема массового производства, а также интеграции в мировое пространство. Сейчас, вставляя компакт-диск в навигационную систему автомобиля, человек может перемещаться по всей Европе. Мы бы хотели, чтобы тот, кто едет за границу из России, мог использовать данные единого формата. Для этого цифровые карты должны быть унифицированы.

Мало того, доля отдельно действующей навигационной аппаратуры у потребителей невелика. Уже никто не хочет иметь малофункциональные приборы. Ставка делается на совмещенные системы, включающие игры, стандартные рабочие программы и многое другое. Кроме этого, мы готовы предоставить потребителю возможность получения 3D-изображения его местоположения.

В настоящее время около 80 процентов потребителей навигационных услуг — городские жители. Они часто сталкиваются с проблемой получения сигнала. Мы стремимся к тому, чтобы навигацией можно было пользоваться и в метро, и в подвале, и в самолете. Для этого и нужны 3D-модели городов.

Мы стремимся к тому, чтобы предоставить потребителям единое информационное пространство. Тогда человек может проанализировать, где был в течение дня, сколько времени потратил на дорогу, какова средняя скорость его движения и многое другое, что позволит ему оптимизировать свой дневной график и временные затраты. Трудно переоценить возможность определения своего местоположения и для рыбаков, лесников, людей, приезжающих в другой город. Обратите внимание, что в России много автомобилей со встроенной навигационной системой, но из-за отсутствия карт они не работают. Поэтому и нужно единое информационное пространство.

На одном из последних совещаний с участием представителей Минтранса России, Росавтодора, Ростехнадзора, транспортных предприятий, а также бизнес-структур было принято решение о создании рабочей группы по внедрению ГЛОНАСС в транспортном комплексе. Со своей стороны, мы призываем всех к открытому диалогу по данной проблематике, чтобы с учетом мнения пользователей выстроить эту работу и в максимально короткие сроки создать нормативно-правовую базу, которая бы помогла внедрению системы и получению гарантированных услуг навигационного обеспечения гражданам страны.

Беседу вела Ольга Лопатникова



Основной закон отрасли

29 июня Государственная дума Федерального собрания Российской Федерации на пленарном заседании приняла в первом чтении проект закона «Об автомобильных дорогах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Принятие этого важнейшего документа явно затянулось: автодорожная отрасль – одна из немногих, у которой до сих пор нет основополагающего федерального закона. Напомним, что законопроект был внесен депутатами М.Л. Шакумом, В.Н. Ельцовым, А.Е. Хинштейном, В.И. Шпортом, В.А. Лазуткиным, П.П. Камшиловым, В.И. Смоленским, К.В. Ветровым и Л.А. Хвоинским. Вот что рассказал по просьбе нашего корреспондента один из инициаторов принятия данного законопроекта, заместитель председателя Комитета по промышленности, строительству и наукоёмким технологиям, председатель экспертного Совета по вопросам дорожного хозяйства и строительству автомобильных дорог Госдумы РФ Виктор Александрович Лазуткин.

Виктор Лазуткин: Автомобильные долги являются неотъемлемой частью единой транспортной инфраструктуры Российской Федерации. А потому эффективное функционирование и развитие сети автодорог является важнейшим условием развития нашего общества и государства, в том числе решения задач по обеспечению обороноспособности и национальной безопасности, экономики, социальной сферы и культуры. Но факт остается фактом. В настоящее время в нашей стране, с ее огромной территорией, нет федерального закона, который бы четко регулировал вопросы строительства и эксплуатации ав-

томобильных дорог. Работники отрасли по своему опыту хорошо знают, что принятые в свое время по данному вопросу подзаконные нормативные акты Российской Федерации содержат целый ряд коллизионных положений, а также во многом устаревшие нормы. В результате разрозненность и несогласованность правового регулирования приводит к тому, что многие нормативные правовые акты в области дорожного хозяйства оказываются не только малоэффективными, но и не имеют адекватного механизма реализации. Я глубоко убежден, что устранение указанных проблем, обеспечение целостного регулирования функционирования

отрасли в современных условиях возможно только с принятием общего федерального законодательного акта об автомобильных дорогах в Российской Федерации.

«АД»: Виктор Александрович, в чем суть данного законопроекта?

Виктор Лазуткин: Прежде всего, он устанавливает правовые основы деятельности, связанной с проектированием, строительством, реконструкцией, ремонтом, содержанием и использованием федеральных автомобильных дорог, автомобильных дорог субъектов РФ, муниципальных и частных автомобильных дорог, а также управления ими. Особое место в документе отведено основам квалификации автомобильных дорог в России. Весьма важно и то, что законопроект определяет компетенцию органов власти нашей страны, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в дорожном хозяйстве. Документ закрепляет принципы финансового обеспечения расходных обязательств Российской Федерации, муниципальных образований по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автодорог; упорядочивает систему прав и обязанностей организаций и граждан, использующих автомобильные дороги, участвующих в их эксплуатации или развитии, в том числе на платной основе с привлечением частных инвестиций.

«АД»: Уже само название законопроекта предусматривает внесение изменений действующие законодательные акты. В какие именно?

Виктор Лазуткин: Действительно, законопроектом предусмотрено внесение изменений в Федеральный закон от 6 октября 2003 года (№ 131-ФЗ) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в части уточнения вопросов местного значения, касающихся содержания и строительства автомобильных дорог местного значения, использования мостов и иных транспортных инженерных сооружений, а также принятия решения об эксплуатации и о прекращении такой эксплуатации указанных автодорог на платной основе. Особое внимание хочу обратить на то, что изменения должны коснуться и пункта 3 статьи 90 Земельного кодекса Российской Федерации – в части уточнения порядка предоставления земельных участков для обеспечения дорожной деятельности, деятельности организаций и эксплуатации объектов автомобильного транспорта и объектов дорожного хозяйства. А также – в части уточнения перечня ограничений в использовании земельных участков в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог.

«АД»: Какие замечания были высказаны в ходе обсуждения, в частности, Комитетом по промышленности, строительству и наукоемким технологиям?

Виктор Лазуткин: Безусловно, требуют уточнения предлагаемые в статье 3 законопроекта определения основных понятий, используемых в данном документе. Так, не совсем обоснованным является отнесение к автомобильным дорогам зданий и строений, расположенных на автомобильных дорогах, и тем более отнесение их к дорожным сооружениям. Не совсем удачным представляется понятие «искусственные сооружения», которые являются составной частью дорожных сооружений. Ведь иные элементы, входящие в состав дорожных сооружений, также в основном являются искусственно созданными. Кроме того, в законо-

проекте необходимо уточнить соотношение понятий «дорожные сооружения» и «инженерные сооружения». На мой взгляд, это особенно актуально, учитывая, что инженерные сооружения транспортной инфраструктуры в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 года (№ 115-ФЗ) «О концессионных соглашениях» могут быть объектами концессионных соглашений. И еще. Законопроект содержит понятие «эксплуатация» только применительно к платной автомобильной дороге, что также представляется необоснованным. Кроме того, по мнению членов нашего Комитета, в законопроекте необходимо определить, что входит в само понятие эксплуатация любой автомобильной дороги, независимо от того, используется она на платной или же бесплатной основе.

Статьей 6 законопроекта предусматривается классификация автомобильных дорог по различным основаниям: в зависимости от формы собственности, от значения, от вида разрешенного пользования, от периодичности использования. В данном случае, не совсем обоснованным является одновременная квалификация автомобильных дорог в зависимости от формы собственности и значения автомобильной дороги. Особенно, если учесть, что в законопроекте отсутствуют основания отнесения автодороги к той или иной собственности. В таком случае может получиться ситуация, когда автомобильная дорога федерального значения будет относиться к муниципальной собственности! Кроме того, из текста законопроекта не понятно о каких дорогах идет речь – относящихся к федеральной собственности, или же о дорогах федерального значения. Очевидно, что все эти положения законопроекта нуждаются в доработке. Хотелось бы обратить внимание и на то, что в законопроекте отсутствует исчерпывающий перечень оснований отнесения дороги к той или иной категории. Вот почему по данному вопросу предполагается принятие подзаконных нормативных актов Правительства России и субъектов Российской Федерации. Учитывая важность определения значения автомобильных дорог, в том числе и для решения вопроса о финансировании их строительства, ремонта и эксплуатации, наш Комитет считает необходимым установить основания отнесения дорог к дорогам того или иного значения непосредственно в этом федеральном законе.

По нашему мнению, нуждается в доработке статья 12 законопроекта, предусматривающая полномочия Российской Федерации в области автомобильных дорог и дорожной деятельности, в части исключения избыточных норм, дублирующих положения федеральных конституционных и федеральных законов. В частности, необходимо исключить третий абзац части 1-й этой статьи, согласно которому к полномочиям Российской Федерации относится определение федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции по выработке государственной политики, нормативному правовому регулированию, контролю, надзору, оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства. Ведь Федеральным конституционным законом от 17 декабря 1997 года (№ 2-ФКЗ) «О Правительстве Российской Федерации» уже предусмотрено, что функции между федеральными органами исполнительной власти распределяет Правительство Российской Федерации.

Наконец, необходимо доработать статьи 13 и 14 законопроекта, предусматривающие полномочия субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности.

Статьей 28 законопроекта предусмотрено, что пользование федеральными автодорогами, автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации, муниципальными автомобильными дорогами осуществляется в соответствие с федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации, иными правовыми актами России и субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами.

Учитывая, что статьями 28–32 законопроекта определены основные правила пользования автомобильными дорогами, права и обязанности пользователей автомобильных дорог, считаем необходимым полностью исключить это положение законопроекта. Понятно, что наличие неограниченного круга нормативных правовых актов, которые могут приниматься на любом уровне власти, устанавливающих правила пользования автомобильными дорогами, недопустимо.

Дополнительно проработки требует глава 4 законопроекта – «Финансирование проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог». Так, статья 33 законопроекта определяет, что проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог является расходными обязательствами Российской Федерации. Вместе с тем, согласно статье 6 Бюджетного кодекса РФ, расходные обязательства – это обусловленные законом, иным нормативным правовым актом, договором или соглашением обязанности Российской Федерации, субъекта РФ, муниципального образования предоставить физическим или юридическим лицам, органам государственной власти, местному самоуправлению, а также иностранным государствам, международным организациям и иным субъектам международного права средства соответствующего бюджета (государственного внебюджетного фонда, территориального государственного внебюджетного фонда). Из всего этого не совсем понятно, кому в данном случае должны выделяться средства федерального бюджета. Часть 2 статьи 33 законопроекта предусматривает экономически обоснованные нормативы финансовых затрат на ремонт, капитальный ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог. Однако возникает естественный вопрос – кто рассчитывает и утверждает такие нормативы? Ответа в тексте законопроекта, к сожалению, не находим.

Думается, требует уточнения и часть 4 этой статьи, согласно которой проектирование, строительство, реконструкция и капитальный ремонт федеральных автомагистралей проводится в соответствии с бюджетными целевыми программами и актами Правительства России, поскольку эти виды работ должны осуществляться в соответствии с законодательством Российской Федерации о градостроительной деятельности и техническими регламентами. Статья 38 законопроекта регулирует порядок принятия решения об эксплуатации дорог на платной дороге. Однако необходимость согласования этих решений с органами государственной власти субъектов РФ и органами

местного самоуправления, на территории которых планируется эксплуатация соответствующей дороги на платной основе, не имеет в рамках законопроекта четкого порядка реализации. Это приведет к неоправданному усложнению и неопределенности данной процедуры. По мнению Комитета, основные рамочные положения и сроки согласования решений об эксплуатации автомобильных дорог на платной основе с органами государственной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления, на территории которых планируется строительство платных автомобильных дорог, должны содержаться непосредственно в законопроекте. Кроме того, ограничения для автомобильных дорог, которые могут эксплуатироваться на платной основе (статья 7), должны включать в себя требования по минимальной протяженности данного участка дороги, что соответствует концептуальным положениям законопроекта об автомобильных дорогах.

Статьей 39 предусмотрено, что решение об эксплуатации дороги на платной основе может быть принято только при условии обеспечения альтернативного бесплатного проезда по уже существующей сети. Вместе с тем в законопроекте отсутствуют требования к характеристикам, которым должны отвечать эти альтернативные бесплатные проезды, в связи с чем их качество и транспортно-эксплуатационные характеристики могут оказаться, мягко говоря, не в надлежащем состоянии. Поэтому было бы вполне логично, чтобы ограничения для автодорог, которые могут эксплуатироваться на платной основе, включали в себя требования по минимальной протяженности этого участка дороги. Это также полностью соответствует концептуальным положениям законопроекта. Статьей 40 определяются особенности заключения концессионных соглашений в отношении платных автодорог, в том числе в части предоставления концессионеру в аренду (либо субаренду) земельных участков. Вместе с тем следует учитывать, что исходя из порядка предоставления земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, для строительства, установленного статьями 30–32 Земельного кодекса РФ, и существующих полномочий органов власти по управлению и распоряжению такими земельными участками, а также порядка заключения концессионных соглашений, предусмотренного Федеральным законом от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», полномочия по заключению концессионных соглашений и полномочия по формированию и предоставлению земельных участков могут не совпадать в одном органе. Вот почему часть 1 статьи 40 нуждается в дополнительной проработке.

«АД»: Замечания очень важные. И, тем не менее, какова ваша оценка этого законопроекта в целом?»

Виктор Лазуткин: Работа, безусловно, проделана большая. В законопроект уже включены нормы, позволяющие упорядочить наконец отношения в дорожной отрасли. А это, в свою очередь, создаст условия для эффективной эксплуатации и развития дорожной сети на всех уровнях, а также для привлечения инвестиций в дорожную отрасль нашей страны. Главное – лед тронулся, и я очень надеюсь, что с учетом вносимых депутатами конструктивных поправок и дополнений законопроект будет принят до конца текущего года.

Беседу вел Алексей Никитушкин

Инструмент профессиональной экспертизы

В Москве состоялось очередное заседание совета директоров Ассоциации «РАДОРА», в ходе которого были рассмотрены самые злободневные вопросы дорожной отрасли. В совещании принял участие руководитель Федерального дорожного агентства Олег Белозеров, специалисты Министерства транспорта России и высококвалифицированные эксперты по вынесенным на обсуждение проблемам.

Олег Белозеров ознакомил собравшихся с изменениями в федеральном законе о бюджете на 2007 год, а также с проектом закона о федеральном бюджете на 2008 год и на плановый период 2009–2010 гг. В соответствии с Бюджетным посланием Президента РФ Федеральному собранию на дорожное хозяйство дополнительно выделяется 100 млрд рублей, из которых 30 млрд предстоит освоить уже в следующем году.

Рассказывая о проекте закона «Об автомобильных дорогах», который прошел первое чтение в Государственной думе, руководитель Росавтодора подчеркнул, что его положения во многом не устраивают дорожников. Это касается, прежде всего, системы финансирования, упорядочения взаимоотношений с владельцами инженерных коммуникаций и придорожных объектов, то есть как раз тех вопросов, которые можно решать только на основе закона. Поскольку рассмотрение законопроекта во втором чтении состоится на осенней сессии Государственной думы, наиважнейшей задачей на самое ближайшее время является подготовка предложений по совершенствованию текста закона. При этом и официальные лица, и бывалые дорожники – разработчики многих нормативных документов, такие как президент Ассоциации «Родос» Олег Вячеславович Скворцов, предостерегали собравшихся от внесения поправок, кардинально меняющих положения разработанного законопроекта. В противном случае его принятие может быть снова отложено на неопределенное время.

Олег Белозеров рассказал о деятельности Росавтодора, направленной на разрешение кризиса, связанного с поддержкой финансирования дорожных работ из федерального бюджета. Причина кризиса, как известно, заключается в изменениях в бюджетном и градостроительном законодательстве, а также в законодательстве о закупках для государственных нужд. Часть проблем, по словам руководителя Росавтодора, уже снята. Однако, несмотря на принятые решения, финансирование вновь начинаемых субсидируемых объектов в ближайшее время открыть не удастся. Это связано с тем, что изменения в Федеральный закон № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд», введенные в действие с 25 апреля 2007 года, существенно изменили условия заключения государственных контрактов в первую очередь в части введения твердой цены госконтракта на строительство, ремонт и капитальный ремонт и в части определения при размещении заказов начальной (максимальной) цены госконтракта



на весь период строительства в ценах соответствующих лет. Это привело к необходимости коренной переработки конкурсной документации. Следовательно, срок открытия финансирования по вновь начинаемым объектам будет зависеть от того, как быстро будет переработана и согласована новая конкурсная документация. Но в то же время методика определения начальной (максимальной) цены контракта по-прежнему отсутствует.

В сложившейся ситуации в экстренном порядке продолжается поиск решения о том, как выполнить требования изменившегося законодательства. Здесь многое зависит и от администраций регионов, и от органов управления дорожным хозяйством. Одна из важнейших задач на предстоящий период – выработать механизм работы в условиях действия новой редакции статьи 14 Федерального закона № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений». В соответствии с этой статьей «финансирование инвестиционных проектов (за счет бюджетов всех уровней) допускается только при наличии положительных заключений об эффективности, о достоверности и об оценке обоснованности использования средств соответствующих бюджетов, направляемых на капитальные вложения». Порядок проведения таких проверок еще не утвержден Правительством Российской Федерации. Регионы должны определить, как готовить материалы для таких проверок, чтобы отсутствие заключений, предусмотренных законом, не стало очередным препятствием для открытия финансирования по региональным стройкам.

В 2007 году неожиданно возникла проблема, связанная с тем, что пообъектный перечень объектов строительства должен утверждаться Правительством Российской Федерации. В связи с этим Ассоциация «РАДОРА» собирается выйти с пред-

ложением, направленным на повышение самостоятельности субъектов бюджетного планирования в принятии решений и достижении конечных результатов. В самом деле, главный распорядитель средств федерального бюджета на местах или на федеральном уровне не должен проходить огромную по сложности процедуру всевозможных согласований. Он должен быть вправе самостоятельно принимать решения и полностью нести ответственность за них. Если такое решение будет принято, это позволит упорядочить работу и своевременно обеспечить финансирование этих объектов.

Как отметил Олег Белозеров, большие задачи, касающиеся дорожного хозяйства, поставлены в Бюджетном послании Президента Российской Федерации о бюджетной политике в 2008–2010 годах. Там есть прямые поручения в адрес дорожного хозяйства в части необходимости существенного увеличения пропускной способности и повышения безопасности автомобильных дорог, увеличения объемов привлечения средств из Инвестиционного фонда Российской Федерации и внебюджетных источников, расширения применения механизмов государственно-частного партнерства.

Эти задачи предусмотрено решать в рамках программы развития дорожной сети до 2015 года, а также в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Для обоснования в этих программных документах предложений по развитию территориальных автомобильных дорог Росавтодор запросил в регионах Российской Федерации необходимую информацию, которую представили 53 субъекта РФ. Сейчас Росавтодор направил запрос о дополнительной информации, приложив к запросу формы таблиц, карты и указания по их заполнению. Эти указания содержат и приоритеты Росавтодора в области направлений развития дорог и перечень основных вопросов, которые должны быть рассмотрены в программе. Учитывая, что большинство регионов в ближайшее время будут обновлять свои программы развития дорог, этот материал может послужить методической базой для увязки планов развития дорог на федеральном и региональном уровнях.

Помимо прочего, в Бюджетном послании также указано, что к 2011 году расходы на содержание федеральных автомобильных дорог должны поэтапно увеличиться до уровня, полностью обеспечивающего их поддержание в нормативном состоянии (то есть к финансированию на основе утвержденных нормативов). Здесь перед регионами стоит задача, связанная с соответствующим поручением Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного совета РФ, предусматривающим рекомендации субъектам РФ также перейти на применение нормативов финансирования дорожно-эксплуатационных работ.

Еще одна масштабная задача вытекает из положения Бюджетного послания о необходимости по уже строящимся объектам территориальной и муниципальной собственности, включавшимся в перечень строек и объектов для федеральных государственных нужд, предусмотреть в федеральном бюджете средства на софинансирование расходов в размере, соответствующем федеральной доле в общем объеме ассигнований, необходимых для завершения строительства указанных объектов. Из этого положения следует, что доли софинансирования из федерального и регионального бюджетов необходимо определить на весь оставшийся

период строительства, а не на год, как было ранее.

Олег Белозеров подчеркнул, что только совместное решение этих задач Росавтодором и регионами позволит существенно продвинуться в достижении главной цели, поставленной в Послании Президента РФ создании высококачественных трасс дорог и приведения существующей дорожной сети в состояние, соответствующее потребностям пользователей и государства.

Из прикладных методических документов участникам совещания были представлены нормативы денежных затрат на содержание автомобильных дорог федерального значения. Исходными в них стали суммы затрат на федеральные дороги пятой технической категории. Так, для выполнения капитального ремонта одного километра на них отводится 8580 тыс. руб. На ремонт планируется выделять 2715 тыс. руб, на содержание – 695 тыс. руб. Для дорог других категорий установлены повышающие коэффициенты. Например, для третьей категории коэффициент на капитальный ремонт составляет 1,66, для первой – 3,67, на ремонт соответственно 1,46 и 2,91, на содержание 1,14 и 2,03. Кроме того, рассчитаны базовые территориальные коэффициенты, причем за единицу взята стоимость работ в Центральном округе. Понижающие ставки установлены для Южного и Приволжского округов, а самый высокий коэффициент (1,35 на ремонте и капремонте) приходится на Дальневосточный федеральный округ.

Кроме этого, на совещании был озвучен порядок распределения субсидий субъектам Российской Федерации на 2007 год, а также проект федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

Большой интерес собравшихся вызвал доклад заместителя директора Института по ресурсному обеспечению управления закупками и продажами для государственных и муниципальных нужд Татьяны Трефиловой о правоприменительной практике и совершенствовании законодательства по размещению заказов для государственных нужд. Особенно порадовало дорожников разъяснение о том, что торги, проведенные на территориальные объекты до выделения федеральных средств, на законных основаниях могут считаться действительными. По просьбе собравшихся в Росавтодор будет представлено официальное заключение по этому поводу.

В ходе совещания члены совета директоров отметили, что исполнительный комитет Ассоциации «РАДОР» ищет, находит и предлагает удачные методы работы, используя при этом современные технические и электронные средства. Сегодня работа Ассоциации настолько значительна, что известна всей отрасли. Она затрагивает широкий спектр вопросов: от разработки нормативно-технической и правовой базы до информационного и аппаратно-программного обеспечения дорожных организаций, метеорологического обеспечения дорожного движения и зимнего содержания дорог, содействия развитию отечественного машиностроения. Это – далеко не исчерпывающий перечень вопросов.

О все возрастающем авторитете Ассоциации свидетельствует то, что число желающих вступить в ее члены увеличивается. Ее ряды пополняют и территориальные органы управления, и ассоциированные члены. Так, на прошедшем заседании было принято в Ассоциацию «РАДОР» Министерство градостроительства и развития общественной

инфраструктуры Чувашской Республики, а ее ассоциированными членами стали Корпорация «Автострада», Северо-Западная лизинговая компания и страховая компания «Регион-гарант».

О значимости Ассоциации свидетельствует и тот факт, что генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Александр Афанасьев избран председателем Координационного совета — постоянно действующего органа Общественного совета Федерального дорожного агентства.

Виталий Чарыков, начальник Управления транспорта и автомобильных дорог Тамбовской области.

К сожалению, в ходе совещания мы не услышали ответа на самый главный вопрос — когда будет открыто финансирование по субсидиям, по выделению средств городам, по новым поселениям. Строительный сезон в разгаре, а финансирование не открыто. Да еще и непонятно зачем усложняется процесс инвестирования. Кто это придумал — подтверждать все объекты строительства на уровне Правительства России? Неужели правительство лучше знает, что надо делать в том или ином регионе? Мы готовы вести работы, а вместо этого сидим в Москве и утверждаем конкретные объекты. Я считаю, что надо больше доверять субъектам. Следует разработать методику и в соответствии с ней отдать регионам то, что положено по субсидиям, и дать нам возможность самим определить, куда направить финансирование — на ремонт или стройку. Это упростит процедуру выделения финансовых средств и повысит эффективность их использования.

Мы готовы вести работы, а вместо этого сидим в Москве и утверждаем конкретные объекты. Я считаю, что надо больше доверять субъектам. Следует разработать методику и в соответствии с ней отдать регионам то, что положено по субсидиям, и дать нам возможность самим определить, куда направить финансирование — на ремонт или стройку. Это упростит процедуру выделения финансовых средств и повысит эффективность их использования.

Олеся Дмитрива, начальник ГУ «Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области»

В ходе заседания мы уточнили перспективы получения федеральных денег и высказали свою позицию по финансированию в этом году. Благодаря участию в совете директоров Белозерова и Мосалова наши проблемы были подняты на уровень Росавтодора, который не должен ограничиваться заботой о федеральных дорогах. Есть общие вопросы развития дорожной отрасли, и решать их надо сообща. Особенно это касается разработки законов.

От их качества зависит, как мы будем развиваться. Они не должны требовать столько поправок, как существующие, несвоевременная доработка которых привела к затяжкам проведения конкурсов. Следующий этап — переход к аукционам — также не проработан до конца. При существующем положении в их ходе могут быть отсеяны серьезные работоспособные предприятия, и объекты достанутся «варягам», играющим на безосновательном понижении цены. Эту ситуацию надо исправлять

введением предквалификации.

А в целом такое общение дает возможность вовремя узнать новое и применить это знание в своей работе. Например, на совещании я для себя отметила, что теперь задание на проектирование надо давать с учетом изменений в Федеральный закон № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Это будет существенно сокращать время на рассмотрение документации, на проведение экспертиз, согласований, а значит, можно будет быстрее выставить объект на торги. Это лишь один из позитивных моментов, а их много. Сейчас у нас, в Белгородской области, и у губернатора, и в правительстве, и в думе есть понимание того, что отчисления на дороги должны постоянно расти. Формируется такое понимание и на федеральном уровне. Так что будем надеяться на благоприятное разрешение ситуации с финансированием дорожной отрасли.

Александр Гончаров, заместитель Председателя Кабинета министров Чувашской Республики — министр градостроительства и развития общественной инфраструктуры.

Я впервые принимаю участие в совете директоров Ассоциации «РАДОР», и мне трудно оценить его ход. Могу отметить, что на нем был затронут ряд вопросов, которые волнуют все регионы. Прежде всего, это разработка Федерального закона об автомобильных дорогах. Очень важен прикладной вопрос о системе организации конкурсов. Из-за несоответствия, а также нестыковки различных нормативных документов страдает практическая организация работ в регионах, затягивается финансирование. У дорожников остаются опасения по поводу пересмотра результатов уже проведенных субъектами торгов. Из других вопросов, рассмотренных на Совете, следует отметить серьезный подход по порядку оценки нормативов денежных затрат на содержание дорог. Субъектам очень нужна четкая нормативная база формирования затрат на эти цели, для того чтобы дорожники аргументированно могли работать с органами, которые верстают в регионах бюджет — с комитетами или министерствами экономического развития в регионах, финансовыми структурами. Очень важно, что все эти вопросы были озвучены руководителем Федерального дорожного агентства О.В. Белозеровым. И, конечно, очень полезным был обмен мнениями с коллегами. Так что я лишний раз убедился в том, что не зря дорожники Чувашской Республики исправили недоработку прошлых лет и стали полноправными членами Ассоциации «РАДОР». Кстати, у нас есть опыт работы по привлечению денег в дорожное хозяйство, и мы обязательно поделимся им с коллегами. Достаточно сказать, что общий объем средств, привлеченных из разных источников, выделяемых в этом году на дороги, составляет около 20% республиканского бюджета Чувашской Республики. Одним из вариантов привлечения финансирования стал заем в сумме 1,3 млрд рублей у Международной финансовой корпорации, который направлен на выполнение республиканской программы по завершению строительства автодорог с твердым покрытием до всех населенных пунктов.

Николай Проказов



Стратегия роста

В Республике Бурятия состоялась научно-практическая конференция Федерального дорожного агентства Министерства транспорта России по теме «Приоритетные направления реализации отраслевых программ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог, безопасности дорожного движения». В ходе традиционного для дорожников совещания были подведены итоги работы за полугодие, которое оказалось очень непростым, особенно в связи с законотворческой деятельностью, приведшей к задержке финансирования и поздним срокам проведения торгов. С учетом этого была скоординирована деятельность федеральных управлений во втором полугодии. Но самым главным стало обсуждение стратегических задач отрасли, которые представил руководитель Федерального дорожного агентства.



Вячеслав Наговицын и Олег Белозеров беседуют с участниками конференции

Работе конференции предшествовала встреча руководителя Федерального дорожного агентства Олега Белозерова с Президентом – Председателем Правительства Республики Бурятия Вячеславом Наговицыным. Значительная часть их беседы была посвящена проблемам городских дорог. Как оказалось, в Бурятии, не дожидаясь открытия финансирования по субсидиям, за счет регионального бюджета выполнили проектирование. В результате строительные работы будут начаты немедленно, и уже в этом году горожане увидят реальные изменения на улицах Улан-Удэ. Значительная строительная программа будет развернута и по созданию дорожно-транспортной инфраструктуры особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на берегу озера Байкал.

В ходе беседы Президент Республики Бурятия высказал хорошую осведомленность о дорожных работах и в технологическом, и в инвестиционном плане и заверил руководителя Федерального дорожного агентства в том, что все федеральные инвестиции будут освоены эффективно и в намеченные сроки. В свою очередь Олег Белозеров акцентировал внимание на том, что его, как руководителя Росавтодора, интересует не только состояние федеральных

магистралей, но и проведение работ на территориальной и особенно на муниципальной сетях дорог и предложил встретиться для более предметного разговора после детального знакомства с дорожным хозяйством Бурятии.

И эта беседа, и дорожный десант руководителей федеральных дорог на землю Бурятии вызвал громадный интерес общественности. На состоявшейся в доме правительства пресс-конференции Олег Белозеров ответил на многочисленные вопросы журналистов, касающиеся всех сфер деятельности дорожной отрасли. Рассказывая о планах по увеличению финансирования дорожного строительства, он подчеркнул важность эффективного и целевого использования средств, выразив надежду, что и средства массовой информации примут участие в контролировании этих процессов.

В том, что темпы развития дорожного строительства будут нарастать, сомнений уже не остается. В частности, объясняя выбор места проведения совещания дорожников, Олег Белозеров сообщил, что такие плановые мероприятия Росавтодора проходят дважды в год преимущественно там, где активно ведется работа. Конечно, если руководствоваться только этим показателем, то конференцию можно

было бы проводить и во многих других регионах. Здесь особенность выбора состояла в том, что Республика Бурятия находится на новом этапе развития. Только в этом году сюда планируется инвестировать более 1,3 миллиарда рублей на строительство дорожной инфраструктуры. В том, что эти деньги остро необходимы, дорожники убедились, направляясь к месту проведения совещания по старому в прямом и переносном смыслах Баргузинскому тракту. Это тоже один из приоритетных дорожно-строительных объектов Бурятии.

Основные мероприятия конференции прошли на берегу озера Байкал, в Максимихе. Бывалые дорожники вспоминали первое такое совещание, состоявшееся 11 лет назад на противоположной, иркутской стороне знаменитого озера. Тот форум дорожников знаменовал собой поворотный момент в дорожной отрасли, связанный с вступлением в силу закона о дорожных фондах, благодаря которому отрасль выстояла в самые сложные постперестроечные годы.

По словам Олега Белозерова, основной целью конференции стало определение направлений работы отрасли с учетом принятых в последнее время руководством страны решений, изменений законодательной базы, новых условий деятельности Федерального дорожного агентства. Сделано очень много. Конечно, были и остаются некоторые осложнения, связанные с поспешным введением в действие изменений в законодательство. Но Росавтодор делает все возможное для исправления ситуации, и задача дорожников в рамках действующего законодательства — справиться с возрастающим объемом работ. А в том, что их будет все больше, свидетельствовали цифры, приведенные Олегом Белозеровым.

Так, в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2008 год и на плановый период 2009 и 2010 годов» финансирование дорожного хозяйства существенно увеличится. Объем расходов на реализацию подпрограммы «Автомобильные дороги» в 2009 году составит 223,5 млрд рублей при 160,5 млрд рублей в текущем году и 111,3 млрд рублей — в 2005 году.

Одновременно изменится и структура направлений поступления средств на дорожное хозяйство из федерального бюджета. Если в 2005 году 94% средств выделялось в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги», то в текущем году эта доля составляет только 72%. Еще 28% средств поступает в виде выделяемых в соответствии с Бюджетным Посланием Президента Российской Федерации субсидий на строительство, реконструкцию и модернизацию территориальных и местных дорог, а также на развитие улично-дорожной сети городов, по федеральным целевым программам развития Дальнего Востока и Забайкалья, Калининградской области, Курильских островов Сахалинской области, восстановления экономики Чеченской Республики, «Повышение безопасности дорожного движения», «ГЛОНАСС», по непрограммной части Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП).

В последующий период эта доля федеральных средств, выделяемых дополнительно к подпрограмме «Автомобильные дороги», может еще больше вырасти. Так, в настоящее время в завершающей стадии утверждения находится новая версия Федеральной целевой программы развития Дальнего Востока и Забайкалья с учетом ее продления до 2014

года. В соответствии с проектом этой программы на автомобильные дороги предполагается выделить в 2008 году 5,1 млрд рублей и в 2009 году — 8,9 млрд рублей.

Существенные средства намечено выделить на строительство и реконструкцию автомобильных дорог за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. Только утвержденными на сегодняшний день паспортами инвестиционных проектов головного участка новой платной дороги Москва — Санкт-Петербург, нового входа в Москву дороги М-1, Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля в Санкт-Петербурге, автодорог в рамках проекта развития Нижнего Приангарья на период по 2010 год включительно предусмотрено выделение 60 млрд рублей.

В то же время сейчас готовы к внесению на утверждение в Правительство Российской Федерации паспорта инвестиционных проектов на строительство автомобильных дорог Краснодар — Абинск — Кабардинка и реконструкцию автомобильной дороги М-4 «Дон» на участках км 21 — км 117 и км 414 — км 464. Одобрен Экспертным советом Министерства транспорта Российской Федерации паспорт инвестиционного проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

Названные цифры в сумме намного превышают объемы финансирования дорожного хозяйства, выделявшиеся ранее, особенно в 2004 и 2005 годах. Столь быстрый рост ставит перед отраслью новые задачи, связанные с необходимостью четкого планирования работ, отбора подрядчиков (в рамках действующего законодательства о закупках), которые смогут реализовать поставленные задачи качественно и в срок, эффективной приемки работ заказчиками, не допускающей оплаты «впопыхах» невыполненных или выполненных некачественно работ.

Чрезвычайно важная и сложная задача, поставленная в Бюджетном Послании Президента Российской Федерации 2007 года, касается приведения в соответствие с потребностями движения автомобильной дороги федерального значения М-4 «Дон». По своей сути она представляет собой пилотный проект по маршрутной реконструкции федеральных дорог. Опыт такой реконструкции в последующем может стать эталоном для других крупных магистральных дорог. Уже разработана программа ускоренного развития этой автомагистрали на 2007—2009 годы, в которой предусматривается разделение движения по отдельным проезжим частям на всем маршруте от Москвы до Горячего Ключа в Краснодарском крае. С этой целью необходимо ввести в эксплуатацию 430 км автодороги и почти 14 тысяч метров искусственных сооружений. Для реализации проекта на период 2007—2009 гг. выделены соответствующие средства, в том числе на 2007 год — 7,8 млрд рублей. Пока в ФАИП включены только 6,4 млрд рублей. На остальные 1,4 млрд рублей сейчас подготовлены предложения в Минтранс России.

Не менее важные задачи должны быть решены в области эксплуатации автомобильных дорог. Они связаны, прежде всего, с переходом на финансирование ремонта и содержания дорог по утвержденным нормативам затрат. Проект постановления Правительства Российской Федерации об утверждении нормативов и методики их определения получил заключения заинтересованных федеральных органов



исполнительной власти. Имеющиеся разногласия обсуждены на согласительном совещании в Правительстве Российской Федерации.

Хотя нормативы еще не утверждены, фактически переход на финансирование по ним уже начался. Законом о федеральном бюджете на 2008–2010 годы предусмотрено существенное повышение объемов финансирования эксплуатационных расходов на федеральных дорогах. Так, по сравнению с 2006 годом объем финансирования ремонта и содержания федеральных дорог будет увеличен: в 2008 году – в 1,57 раза (составит 67,3 млрд рублей), в 2009 году – в 2,03 раза (составит 86,8 млрд рублей). При корректировке подпрограммы в рамках дополнительно выделенных средств будут в первую очередь увеличены объемы финансирования ремонта дорог и искусственных сооружений в 2,24 раза по сравнению с 2006 годом, на содержание дорог и искусственных сооружений – в 2,06 раза, на капитальный ремонт – в 1,9 раза.

Рост объема финансирования капитального ремонта будет более медленным, чем по остальным составляющим эксплуатации дорог. Однако следует иметь в виду, что в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации значительная часть работ, которая сейчас выполняется в рамках капитального ремонта, в том числе строительство пешеходных переходов, линий освещения, установка дорогостоящих ограждений и т.д., должна перейти в разряд реконструкции. Поэтому общий темп совершенствования дорог не будет потерян.

С 2005 года в отрасли ведется реализация целого ряда отраслевых программ, нацеленных на решение задач по обеспечению безопасности движения, сохранности автомобильных дорог, повышению долговечности сооружений как основы для снижения потребности в средствах на эксплуатацию автомобильных дорог. Эти программы были начаты в условиях острой нехватки средств и, по сути, имели целью выделить наиболее важные направления, требующие усиленного финансирования. Но даже сейчас, когда положение с объемами финансирования существенно изменилось, программный подход к эксплуатации дорог себя оправдывает. Необходимо продолжить реализацию программ и в новых условиях.

Однако, поскольку ряд работ, которые традиционно входили в состав капитального ремонта, сейчас перешли в разряд реконструкции, следует тщательнее координировать в отраслевых программах вопросы реконструкции и ремонта дорожных маршрутов.

Важной задачей предстоящего периода стала подготовка программы развития дорожной сети Российской Федерации до 2015 года. Разработка этой программы предусмотрена Посланием Президента Российской Федерации 2007 года, где отмечено, что «плохое состояние наших дорог, а порой и само их отсутствие, является серьезным тормозом для развития». Президентом указаны и основные направления программы. В частности, «безусловный приоритет – это строительство высококачественных федеральных трасс и реконструкция дорог, формирующих международные транспортные коридоры в Европейской части России по направлениям Север–Юг и Центр–Урал, а также по направлениям, обеспечивающим реализацию экономического потенциала Дальнего Востока и Сибири».

Для разработки программы на основании плана научно-исследовательских работ Федерального дорожного агентства на 2007–2008 гг. по итогам проведенного конкурса определена организация-разработчик программы ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (НИПИ ТРТИ).

Сейчас подготовлена и представлена в Минтранс России концепция программы. Ее доработка будет осуществлена с учетом мнений управлений дорог, других подведомственных учреждений и общественности. В частности, планируется обсуждение программы в недавно созданном Общественном совете при Росавтодоре, в Ассоциациях дорожников и транспортников.

В докладе Олег Белозеров акцентировал внимание на перспективах работы и проблемах, которые предстоит решать в масштабах отрасли. А они есть. Выезды в регионы, заседания контрольной комиссии подтверждают, что остаются нерешенными вопросы обеспечения качества работ, соблюдения сроков выполнения заданий. В последнее время выявилась тенденция к повышению аварийности на федеральных дорогах с сопутствующими дорожными условиями. Все эти вопросы нашли отражение в выступлениях начальников управлений Федерального дорожного агентства Сергея Потапова и Сергея Костина. О результатах мониторинга качества работ доложил собравшимся директор ФГУ «Росдортехнология» Николай Быстров. Кроме того, в рамках научно-практической конференции был проведен «круглый стол» на тему «Организация проведения конкурса (аукцион) по строительству, капитальному ремонту и реконструкции объектов дорожного хозяйства».

Жаркое обсуждение проблем закончилось приятным событием – награждением достойных руководителей наградами – орденами и почетными грамотами. Кроме того, дорожники поздравили своего коллегу Игоря Донато с правительственной наградой – медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени». Устная благодарность была вынесена начальнику Упрдора «Южный Байкал» Александру Битуеву за организацию работы научно-практической конференции.

Заряженные энергией Байкала и вооруженные новыми знаниями, ориентирами и опытом коллег, руководители федеральных управлений вернулись к текущей работе.

Николай Проказов,
фото автора

Москва – Улан-Удэ – Максимиha

Насколько востребованы выпускники-дорожники?

Наконец-то закончилось обучение в институте и получен долгожданный диплом! Солнечный летний день, нарядные выпускники и счастливые родители... Впереди интересная, самостоятельная жизнь. И кажется, что теперь уже не будет проблемой найти перспективную, хорошо оплачиваемую работу. Но насколько мечты совпадают с реальностью? К сожалению, достаточно часто работодатели не желают устраивать выпускников без опыта работы, либо претендентов не устраивает размер заработка. Особенно это касается узкопрофильных специалистов. О том, насколько актуальна эта проблема для выпускников дорожно-строительного факультета, рассказывает заместитель декана этого факультета Александр Алексеевич Неретин.

В июле 2007 года в МАДИ (ГТУ) на дорожно-строительном факультете состоялся 76-й выпуск инженеров-дорожников и мостовиков.

Дорожная отрасль пополнилась высококвалифицированными специалистами.

Из 256 выпускников дорожно-строительного факультета 20 человек получили диплом с отличием, 139 человек защитили дипломный проект на «отлично», 92 — на «хорошо», 15 — на «удовлетворительно».

Двадцати выпускникам были вручены сертификаты Британского института гражданских инженеров-строителей, подтверждающие уровень инженерной подготовки по специальностям «Автомобильные дороги и аэродромы» и «Мосты и транспортные тоннели» степени магистра инжиниринга ведущих европейских вузов.

Отрадно, что из 256 молодых специалистов дорожно-строительного факультета более 95% связывают свою дальнейшую судьбу с дорожной отраслью. Выпускники МАДИ (ГТУ) 2007 года будут работать в корпорации «Трансстрой», Центрдорстрой, Главмосинжстрой, Мосавтодор, Союздорпроект, ГипродорНИИ, СоюздорНИИ, РосдорНИИ, ГПИ и НИИ «Аэропроект», Мосметрострое, Мосинжстрое, Мосинжпроекте, дирекции дорог, мостовых отрядах, ДРСУ,



ДЭПах и других организациях. Столь большой процент выпускников МАДИ, идущих в дорожную отрасль, далеко не случаен. Вопросами трудоустройства руководство института занимается целенаправленно и планомерно.

Знакомство студентов в МАДИ (ГТУ) с дорожными и мостовыми организациями начинается летом в конце 3 курса, когда деканат дорожно-строительного факультета направляет будущих специалистов на первую производственную практику. В течение четырех недель студенты работают на строительных объектах рабочими, а в проектных организациях — техниками-чертежниками.

После 4 курса в июле-августе в течение 8 недель студенты проходят вторую производственную практику, на которой они работают помощниками мастеров или техниками. Такие производственные практики позволяют студентам определиться с будущим трудоустройством. И, как правило, уже порядка 30–35% студентов по окончании института трудоустраиваются в тех организациях, где они проходили производственную практику. Опросы, проводимые выпускающими кафедрами дорожно-строительного факультета, показывают, что на 5 курсе (последнем) более 50% студентов уже работают, причем более 40% — в дорожных и мостовых организациях.

Руководство автодорожного вуза в течение последних пяти лет ежегодно в начале февраля проводит ярмарку вакансий как для студентов 5 курса, так и для студентов 3 и 4 курсов. На нее

приглашаются ведущие подрядные организации, научно-исследовательские и проектные институты.

На последней ярмарке вакансий, которая была проведена в стенах МАДИ (ГТУ) 9 февраля 2007 года, приняло участие более 50 организаций, которые предложили свыше 250 рабочих мест для трудоустройства молодых специалистов. Работодатели представили стендовую информацию о своих предприятиях. Они могли лично пообщаться с заинтересованными в трудоустройстве студентами. По опросу, проведенному деканатом, около 70 студентов 5 курса по результатам собеседования с работодателями на ярмарке вакансий выбрали место работы.

Анализ работы ярмарки вакансий показывает, что предлагаемые работодателями вакансии с заработной платой 8–10 тысяч рублей не привлекают студентов. Интерес студенты проявляют, если начальная заработная плата составляет не менее 15–18 тысяч рублей.

Руководство МАДИ (ГТУ) считает, что регулярное проведение ярмарок вакансий значительно облегчает студентам старших курсов выбор организации как для прохождения производственных практик, так и для получения работы, а выпускникам определиться со своим трудоустройством после окончания МАДИ. Также ярмарка позволяет работодателям лично пообщаться со студентами автодорожного вуза, оценить их уровень подготовки, профессиональный кругозор.

Ирина Орельчикова

В будущее — с оптимизмом

За прошедшие годы в Российской Федерации построено больше миллиона километров автодорог общего пользования, из которых 45 тысяч км — федеральных, а остальные — регионального и местного значения. Ежегодного прироста дорог в объеме около двух тысяч километров, как сейчас, явно мало для большой страны. В то же время программа дорожного строительства стала весьма актуальной и требует квалифицированных кадров. С этой задачей успешно справляется дорожно-строительный факультет МАДИ, ныне Государственного технического университета. Он ведет свою историю с 1930 года. Здесь готовят инженеров по двум специальностям — «Автомобильные дороги и аэродромы» и «Мосты и транспортные тоннели». Теперь они имеют международную аккредитацию британским институтом гражданских инженеров ICE. Выпуск специалистов не прекращался даже во время Великой Отечественной войны и составляет уже больше 16 тысяч человек. Ежегодно диплом тут получает не менее 250 человек, не считая заочников. За эти годы кандидатами и докторами технических наук здесь стало больше 500 человек.

Многие выпускники ДСФ работали и продолжают работать на руководящих должностях, возглавляя республиканские, федеральные и государственные учреждения, а также ведущие проектные, строительные, эксплуатационные, научно-исследовательские и учебные организации автодорожного комплекса. Среди них министры автомобильного транспорта А.А. Николаев, Г.А. Саркисянц и др.

Конкурс здесь солидный, и выпускает факультет приблизительно столько же, сколько и принимает — отсев небольшой, — студенты, по общему признанию, тут способные, и преподавательский состав отличается высоким профессионализмом. Выпускники, отлично окончившие курс обучения, кроме диплома инженера российского образца, получают диплом магистра ICE автомобильных дорог, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей, который дает им право работать в странах Западной Европы. Кроме того, на ДСФ можно получить степень бакалавра и магистра техники и технологий по направлению «Строительство».

На сегодняшний день студентов по очной и очно-вечерней формам обучения достигает 1414 человек — 1305 российских студентов и 109 иностранцев — из Вьетнама, Китая, Шри-Ланки, Перу, Нигерии, Монголии, Казахстана и стран СНГ.

— Специалисты нашей отрасли однозначно востребованы, — рассказывает декан дорожно-строительного факультета ГТУ, профессор Владимир Дмитриевич Садовой. — Распределение студентов мы начинаем с четвертого курса. Для этого мы собираем заявки от работодателей, затем организуем встречи с выпускниками, так что их знакомство друг с другом происходит напрямую. Мы постоянно контактируем с предприятиями, они заключают с нами договора на прохождение у них нашими студентами учебной и производственной практики. Кроме того, мы собираем отзывы работодателей о наших выпускниках и это, как правило, положительные характеристики.

На столе декана лежат пухлые папки с заявками на тру-

доустройство по специальностям дорожно-строительного факультета. Например, на день получения дипломов студентами ДСФ требовалось 58 мостовиков — при том, что факультет выпускает 50 таких специалистов. И при этом некоторые уже заняты. То же можно сказать и о специализации «Аэродромы» — полсотни специалистов мало для профильных предприятий: сейчас активно развивается московский авиационный узел, состоящий из четырех аэропортов — Шереметьево, Домодедово, Быково и Внуково, специалисты-аэродромщики требуются для эксплуатации аэродромов, проектной организации «Аэропроект», которая тоже принимает их на работу.

Специалистов приглашают и частные организации, и государственные, вплоть до федерального дорожного агентства. На последнюю встречу пришло больше 70 представителей предприятий. И каждый, как правило, просил направить им не менее трех человек, — то есть только специальности «автомобильные дороги» требовалось более 200 инженеров. Нетрудно подсчитать, что обеспечение выпускников рабочими местами стопроцентное.

А еще выпускающие кафедры ведут журнал учета трудоустройства своих подопечных, так что тут отслеживают путь учащегося с момента поступления до вхождения в самостоятельную жизнь, — такую практику хорошо было бы ввести и в других вузах страны.

— Свои учебные задачи МАДИ строит на основе федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на 2002–2010 гг.», — поясняет Владимир Садовой. — Часть ее составляют проекты строительства, реконструкции, ремонта и содержания федеральных и территориальных дорог, модернизации производственной базы, построения опорной сети автодорог, повышения безопасности дорожного движения и развития дорожного сервиса, подготовки профессиональных кадров. Дорожный проект получил приоритетное значение на выездном заседании Президиума Госсовета РФ в октябре прошедшего года, и теперь развитию российских дорог придается значение национальной программы.

Поэтому сейчас так нужны высокопрофессиональные кадры для автотранспортного комплекса, особенно в сфере строительства автодорог, аэродромов, мостов, тоннелей, городских транспортных сооружений, реконструкции существующих, усовершенствования планировки городов и развязки транспортных узлов, новых многоярусных магистралей, — считает он. — Соответственно, образовательные задачи факультета будут усложняться, а это повлечет его развитие в целом.

Автотранспортный комплекс может стать тем локомотивом, который способен потянуть за собой экономику страны. Попутно будет решена проблема создания новых рабочих мест, востребованности профессиональных кадров, что скажется и на снижении темпов инфляционных процессов в стране. Поэтому в ГТУ в ближайшие 5–10 лет ожидают притока абитуриентов и с оптимизмом смотрят в будущее строительной профессии дорожника и мостовика.

Ольга Лопатникова



Автомобильные дороги Оренбуржья

В соответствии с Посланием Президента России одним из основных приоритетов государственной политики в сфере автомобильных дорог становится повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения. В первую очередь сельских дорог, что позволит уменьшить затраты времени на поездки, повысить доступность услуг медицинских, культурных и образовательных учреждений, развивать аграрную промышленность, одну из важнейших в Оренбуржье.

Алексей Чернышев,
губернатор Оренбургской области

Оренбургская область расположена большей частью в предгорьях Южного Урала в двух частях света – Европы и Азии – на площади 124 тыс. км². Население 2229 тыс. чел., проживающих в 12 городах, 26 поселках городского типа и 1769 селах, объединенных в 35 административных районов. Общая протяженность сети автомобильных дорог Оренбургской области составляет 13 808 км, из которых 713 км – федеральные. Общее количество мостов и путепроводов – 652. По протяженности территориальных автомобильных дорог общего пользования (13 092 км) Оренбургская область занимает седьмое место в Российской Федерации и четвертое в федеральном Приволжском округе.

Материалы выпуска подготовил Евгений Ерхов



Время исполнения замыслов

Мы осознаем важность своей профессии, получаем подтверждение необходимости того, что делаем, но поддержки, прежде всего финансовой, получаем не в такой мере, в какой хотелось бы...



Эти слова трехлетней давности директора государственного учреждения «Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области» Евгения Денисовича Сусоева стали отправной точкой в нашем разговоре с ним об автомобильных дорогах Оренбуржья, их настоящим и будущем, о дорожной отрасли в целом, которую он возглавил в январе 2004 года. До этого Евгений Денисович более 13 лет был главой Ташлинского района, в сложнейших экономических условиях вывел его в передовые. Как и замышлял. Жители района по достоинству оценили деловые качества Е.Д. Сусоева, раз за разом избирая его главой администрации и одновременно депутатом Законодательного собрания Оренбургской области. Он и сегодня наделен этими полномочиями. И замыслами своими устремлен в завтрашний день, который, как известно, начинается в дне сегодняшнем. Вот и захотелось узнать из первых рук:

– *Какое, Евгений Денисович, нынешнее состояние дорожного хозяйства, которым руководите?*

– Протяженность дорог Оренбургской области 13 808 км. В Российской Федерации по этому показателю мы седьмые, а в Приволжском федеральном округе – четвертые. Неплохо выглядим, вроде бы, а радости нет. Сеть наших дорог построена в 60–70-е годы

прошлого века и реконструкция ее проведена в 80-е. В этом году мы для губернатора и законодательного собрания выпустили настольную книгу о дорожном хозяйстве Оренбургской области, где четко – на основании бухгалтерского учета – показали: средний износ сети дорог и искусственных сооружений на них на 1 января 2007 года составляет около 80%. Потому, в первую очередь, что расчетная нагрузка на ось в то далекое теперь время не превышала 6–10 тонн на ось. И не было таких большегрузных машин, которые ходят теперь.

– *Транзитные дальнбойщики?*

– Не только. В области добывалось 7 млн тонн нефти в год, сейчас уже 16 млн тонн, и половина ее перевозится большегрузами. Не рассчитанные на такие нагрузки и растущую интенсивность движения, дороги сдают.

– *Интенсивность грузопотоков?*

– И это, и набирающая темп автомобилизация. За один только год жители Оренбуржья приобрели 101 тысячу автомобилей. И не только легковых. Мы подробно описали наиболее загруженные дороги, их протяженность, сколько и какого ремонта требует каждая, в том числе первоочередного. И отдали для ознакомления губернатору – Алексею Андреевичу Чернышеву. Он с пониманием отнесся к нашим сведениям, обсудил их с министром транспорта России Игорем Евгеньевичем Левитиным во время его пребывания в нашей области. В результате Оренбуржью на дороги в 2007 году впервые выделяется 1,5 млрд рублей. Впервые! – подчеркну это. Конечно, и раньше средства в виде субсидий и субвенций из федерального бюджета в область поступали, но по сравнению с нынешним годом это были крохи. Внутренние вливания ненамного увеличивали их. Но все равно работа наша не останавливалась: есть Программы развития дорожной сети до 2010, 2015 годов.

– *Изловчались, можно сказать?*

– Нет, никаких уловок, а честная и частная работа с пользователями ав-

тодорог. Я упоминал ТНК, нашего нефтяного гиганта. Вся Россия не собирает за провоз тяжелых грузов столько, сколько одна Оренбургская область. В прошлом году эта сумма составила у нас 280 млн рублей, а в этом уже свыше трехсот, из которых львиная доля, почти 280 млн рублей, – выплаты нефтяников. В Дорожном агентстве России удивляются: как удастся такое? Налаживанием партнерских отношений. Доказательно разъясняем, что ущерб автодорогам, наносимый их наливными большегрузами, исчисляется не 60 миллионами рублей, которые они выплачивали до 2004 года, а значительно большей суммой. В результате наши расчеты приняты их стороной. С учетом, между прочим, и инфляции.

– *Вы, Евгений Денисович, упоминали здесь о программах развития дорожной сети.*

– Остановлюсь на одной, инициированной губернатором. Он исходил из того, что область наша сельскохозяйственная, 42% населения проживает в сельской местности. Хозяйства в одно время стали хиреть, начался «сброс» скота. Еще немного и – позарастали бы стежки-дорожки, как в песне. Тут и была обнародована Программа: к каждому хозяйству, в котором маточное поголовье скота составляет 1000 и более голов, должна быть проложена автодорога с асфальтобетонным покрытием. 130 километров таких дорог мы уже проложили, соединив такими дорогами центральные усадьбы оживших колхозов с основными трассами Оренбуржья. Это оказалось хорошим стимулом для сельчан, ведь практически в каждой второй семье, проживающей в сельской местности, есть автомобиль.

– *Это стимул и для дорожников.*

– Безусловно, поскольку прибавляет им работу, и не малую: в области автодорог с асфальтобетонным покрытием немногим больше 40%. Около 60% в гравийном исполнении.

– *Работы и впрямь непочатый край. В будущем. А текущая, которая уже*



есть, как обстоят дела с ее оплатой?

— Когда я принимал должность, Управление имело задолженность перед подрядчиками в 715 млн рублей. Естественно, на их предприятиях месяцами задерживалась заработная плата. Сейчас все долги выплачены, расчет производителями работ проводим вовремя и в полном объеме. Естественно, и зарплата в дорожных организациях стала выдаваться регулярно. Легко думать на перспективу, когда нет груза задолженности. Пришло время исполнения замыслов.

— А каковы они у вас, Евгений Денисович?

— Самые насущные, совпадающие с задачами, поставленными перед дорожной отраслью самой жизнью. Главная из них — сохранить существующую сеть дорог, постепенно повышая уровень ее технического состояния, категоричность дорог с учетом увеличения транспортных потоков. Еще недавно, три-четыре года назад, она не казалась такой сложной из-за существования территориального дорожного фонда, из которого осуществлялось целевое направление средств на дороги. Строили больше, если сравнивать с сегодняшним днем.

— Руки опускаются?

— Этого мы не можем допустить, движемся к цели. Из областного бюджета на 2007 год выделено дорожному хозяйству 3 млрд рублей. Фактически 10% нашего консолидированного бюджета, — знаю это как депутат Законодательного собрания области. Это немало, но — недостаточно. Благо, все сейчас заговорили о городах и селах, об их невозможности своими силами преобразоваться, стать вровень с XXI веком. Я только вернулся с заседания у губернатора, где рассматривалось благоустройство Оренбурга, на что из федерального бюджета выделено 422 млн рублей. На год, тогда как за предыдущие три года выделено было лишь 150 млн.

— Вы готовы освоить в течение строительного сезона все средства, выделенные на область и областной центр из федерального и местного бюджетов, и с надлежащим качеством? Спрашиваю об этом, чтобы успокоить председателя Правительства РФ, тревожащегося на сей счет.

— Мы бы управились и с большей суммой. У нас для этого есть в достатке

и специалисты, и техника, и что, не менее важно, желание. Мы готовы работать по-современному — быстро, качественно, экономно. Приобрели «Расайклер», «Рициклер», «Шейфер», КМА-200 и другую технику, чтобы шагать в ногу с новым временем. Люди просят работу. Если в 2004 году было всего освоено 1 млрд 274 тысячи рублей, то в 2006 году — один. Оренбургремдорстрой, наш основной подрядчик, свыше 2 млрд рублей отработал. В 2007 году на одних территориальных дорогах области (помимо федеральных) наши подрядчики освоят 3 млрд 600 тыс. рублей.

— Евгений Денисович, от отмены территориальных фондов пострадали все дорожные организации в России. Но Оренбургская область — более всех, поскольку считалась как бы расположенной в стороне от транспортных коридоров. И вдруг отношение к ней переменилось: пошли деньги, и целенаправленно на дороги. Как удалось переменить ситуацию?

— Вопрос, как говорится, не в бровь, а в глаз. Действительно, когда я пришел в дорожное хозяйство, еле-еле смогли выбить, а если точнее — выпросить 20 млн рублей на мост. А потом наладили отношения, стали писать письма, свои Программы защищать в ФДА, пригласили министра транспорта И.Е. Левитина, обнажили перед ним свои дорожные нужды, похожие больше на беду. Все сказанное и сделанное (слово — тоже дело) и повернули нас — Оренбургскую область и Федеральное дорожное агентство — лицом друг другу. И дело наладилось. Общее наше дело.

Конечно, в разрешении ситуации, о которой вы говорите, сказалась и активность дорожников-депутатов. Они у нас на разных уровнях — и в муниципальных (16 человек) и в областном — в законодательном (2 — Н.И. Скрипаль и сам я, в четвертый раз подряд) — беспокоили власти, в том числе и губернатора Алексея Андреевича Чернышева, дорожными проблемами. И они нас понимали, воспринимали наше беспокойство и несли его наверх, в Москву. Взаимоотношения укрепляются взаимопониманием.

— Не в этом ли причина сплоченности в дорожных коллективах, в частности, и в общем во всей дорожной отрасли? Похоже и проблем с кадрами у вас нет.

— Главное в любом деле — люди. Ходить в долгах как в шелках неприлично руководителям любого уровня. Я уже говорил о долгах заказчика перед исполнителями. Люди стали искать места, где регулярно платят заработную плату. Терялись кадры. Как остановить это? Мы пошли на беспрецедентный шаг: заручившись поддержкой правительства и губернатора, взяли кредиты и погасили все долги. Потом собрали руководителей дорожных предприятий ГУП «Оренбургремдорстрой», обменялись мнениями. Нам было важно объяснить свою позицию. Мы пришли не повторять чьи-то ошибки, а поставить дело так, как оно должно двигаться.

— По настроению на местах видно, что это вам удалось.

— Да, и мы здесь это чувствуем. Мы сняли предприятия, занятые содержанием автомобильных дорог, с голодного пайка: Оренбургремдорстрой участвует в торгах на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт, в результате чего его филиалы (дорожные управления) стали зарабатывать. И с задачами справляются успешно, не получая никаких послаблений по качеству сдаваемых объектов. Руководитель объединения Г.Г. Караулов не раз уже за неполных четыре года повышал работникам заработную плату. Из прибыли. И что ценно, делает это не самолично, а опираясь на мнение совета директоров, в который входят заместители Геннадия Григорьевича и ряд директоров предприятий. Мы — открытая организация, и не только внутри себя, но и внешне, раз настроение наше — от руководителя до простого рабочего — заметно со стороны.

— Евгений Денисович, каким вы видите дорожную отрасль Оренбуржья в недалеком будущем?

— Одной из лучших в Российской Федерации. Чтобы пересекая границы области, въезжая на ее территорию, водитель, пассажир ли удивлялись: как в рай попал!

Но это, наверное, слишком с позиции сегодняшнего дня. Более реально — оказаться в пятерке лучших областей по удобству передвижения на любом виде транспорта. Для этого надо, по крайней мере, успешно реализовать Программы развития дорожной сети Оренбургской области на 2010 и 2015 годы. Над этим мы сейчас и работаем.



Видеть перспективу



ГУП «Оренбургремдорстрой» — молодая организация, созданная три года назад, в год 70-летия дорожной отрасли Оренбуржья. Можно было начинать с чистого листа новую, свою подорожную книгу, а можно — с чистого же листа! — но продолжить уже начатую, что мудрее. Так и поступил директор Оренбургремдорстрой Геннадий Григорьевич Караулов, уверенно заняв 71-ю страницу общей истории развития дорог области названием своего предприятия.

— *Геннадий Григорьевич, ваше предприятие заменило Оренбургавтодор?*

— Нет, Оренбургавтодор существует еще, находится в стадии банкротства. Зачем было бы создавать предприятие-сменщик, чтобы переложить на него многочисленные долги? Правительство области по-другому разрешило задачу: решило в марте 2004 года создать новое предприятие, которому среди прочих обязанностей вменить содержание дорожной сети, оказавшейся без должного присмотра: в ДРСУ по несколько месяцев не выдавали заработную плату, люди стали увольняться. Началась потеря специалистов.

— *Вы говорите: содержание дорог среди... прочих обязанностей. Что это за обязанности?*

— Обыкновенные дорожные, связанные со строительством, реконструкцией, капитальным ремонтом автомобильных дорог. Мы участвуем

в торгах, выигрываем, как правило, большие объемы и за все время — ни одного упрека от заказчика.

— *Эти работы не отвлекают от работ по содержанию автодорог? Их протяженность в области немалая.*

— Что значит отвлекают? Содержание автодороги — наша основная обязанность и в ущерб ее мы ничего не делаем. Работа, кстати сказать, многозатратная, но по оплате невысокая, по сути, неприбыльная. Это прекрасно понимает директор Главного управления дорожного хозяйства нашей области Евгений Денисович Сусоев, наш заказчик. Разрешая Оренбургремдорстрою участвовать в торгах и по другим видам дорожных работ для получения прибыли, благодаря которой мы только и можем поднять заработную плату работникам, приобретать новую технику и применять новые технологии, в том числе и по содержанию дорог, он справедливо заметил: «Хорошо, если те дорожные управления, которые на обслуживаемых ими дорогах ведут их капитальный ремонт или реконструкцию. Только к этому надо быть готовым и выигрывать торги». Мы так и поступаем.

На содержании у нас 12 936 км территориальных и 589 км федеральных дорог, проходящих по территории области. Право на это всякий раз подтверждаем, выигрывая торги. Одно это свидетельствует о качестве содержания автодорог нашими дорожными управлениями.

— *Геннадий Григорьевич, по дороге в Соль-Илецк видели, как работают дорожники местного ДУ. Как раз тот случай, о котором только что шла речь: на дороге, которую содержат сами и ведут капитальный ремонт, как результат торгов. Кто в них участвовал: дорожное управление или объединение — ГУП «Оренбургремдорстрой»?*

— Конечно, в торгах участвует головное предприятие — ГУП «Оренбургремдорстрой». А дорожные управления (ДУ), находящиеся в 33 районах области, являются нашими подразделениями, или цехами, как мы нередко говорим. Выиграв объект, мы определяем силы и средства,

необходимые для реализации предстоящего задания. В Северном районе, например, на строительстве автодороги участвовали 4 подразделения. Быстрое сосредоточие сил и средств. В том числе запускаем ближний АБЗ, доставка асфальтобетона с территории которого отвечает нормам. Нашим крупным конкурентам трудно в таких случаях соперничать с нами: им не по силам такая мобильность: у нас все под рукой, все рядом.

— *А если все же чего-то не окажется?*

— Вы еще не были в УДС — Управлении дорожного снабжения. Это одно из важных наших подразделений. Дорожным управлениям в районах все можно получить отсюда — от инертных материалов до битумных эмульсий, а также запчастей. Доставка — по железной дороге (фактически во всех ДУ имеются тупики) или автомобилем (в зависимости от веса и расстояния). УДС высвобождает наши подразделения от хлопот, увеличивая им время для работы.

— *Опыт организации работы головного вашего предприятия, Геннадий Григорьевич, и подразделений в части наращивания прибыли и повышения качества содержания автодорог может заинтересовать наших читателей, тех из них, кто «придавлен» содержанием и уже начал привыкать к неприбыльности. Поясните, пожалуйста, что разрешаете подведомственным вам дорожным управлениям, а что замыкаете на себе, то есть Главке, скажем так.*

— Что разрешаю? А что все руководители, наверное: хорошо работать. Еще — искать объемы, работы, одним словом. Заключать прямые договора на сумму, не превышающую 50 тыс. рублей. Если сумма стоимости предлагаемой работы превышает названную цифру, заключать договор следует через Оренбургремдорстрой. 30% от нее остается предприятию, нашедшему заказчика. 70% используются на оплату налогов, повышение зарплаты, приобретение новой техники.

Почему такая опека? Научены горьким опытом других, когда заказчик оказывался не в состоянии оплатить



выполненные работы. В Оренбургремдорстрое грамотные юристы. Прежде чем заключать договор, они проверяют состоятельность заказчика, наличие у него банковских или каких других долгов. При необходимости обращаются в арбитражный суд. Это все на районном уровне сделать затруднительно.

– *Геннадий Григорьевич, вы работаете в условиях конкуренции, что безусловно: рядом ОАО «Оренбургдорстрой», ООО «Газпромдорстрой», другие дорожные предприятия. Насколько жестка эта конкуренция, приходится ли опасаться кого или чего?*

– Рынок дорожных работ в области не то что насыщен, но достаточно емкий. А если, как показывает этот год, пойдут в область деньги на дороги – дорожная сеть давно нуждается в реанимации, – конкуренция начнет обостряться. Есть крупные предприятия – вы их назвали, хорошо оснащены, среди работников немало профессионалов высокого класса. Но мы подтягиваемся к ним по технической оснащенности, профессионалов у нас – и тоже первоклассных – не меньше. А вот мобильностью, как я уже говорил, даже превосходим. Что же касается содержания дорог – тут пока некому составить нам конкуренцию, такую, чтобы одолеть на торгах.

– *Геннадий Григорьевич, больше других из дорожных управлений содержит дорог Соль-Илецкое – аж в двух районах. И, желая сократить плечо между участками, что особенно важно для зимы, принимает на работу сельского жителя: при нем техника. В любой час – снегопад, метель или гололед – он выезжает на расчистку. Это частный случай или инициатива снизу, поддержанная сверху?*

– Это инициатива, которая приветствуется, по зарубежному опыту (ездим, смотрим) – это будущее пока. Будущее, потому что имеющиеся нормативы обеспечивать проезд через 2 часа при самой малой интенсивности движения нет смысла ускорять до 1 часа. Транспортная составляющая тут невелика.

Надо, прежде всего, просчитывать выгоду. Скажем, нет смысла запускать в двух-трех районах АБЗ для ямочного ремонта, если плечо доставки асфальтобетона соответствует нормам от одного из них. Наши экономисты

посчитали, что выпуск 50% асфальтобетона АБЗ не окупается. Составляем карту доставки смеси из одного пункта к нескольким.

Еще один путь к экономии: посмотреть закрепление дорог за ДУ.

– *Рациональный подход. Это может оказаться вашим ноу-хау.*

– Для нас важнее реакция на это новшество руководителей дорожных управлений и глав районов. Тут придется еще все взвесить, и не раз.

– *Геннадий Григорьевич, ощущаете ли вы, в чем наращивание потенциала вашего объединения?*

– За 2006 год дорожными управлениями предприятия были выполнены объемы работ и оказаны услуги на общую сумму 2213,8 млн рублей (сравните, в 2005 году – 1472,9 млн рублей). По результатам работы за 2006 год, средняя рентабельность выполненных работ в целом по предприятию составила 11,6%. В результате работы получена прибыль в размере 90 млн рублей. Еще один немаловажный показатель: среднемесячная заработная плата работающих на предприятии в 2006 году составила 9696 рублей; в среднем – это увеличение на 34%, по сравнению с предыдущим годом.

В 2006 году проходили обучение, переподготовку, повышали квалификацию и участвовали в различных семинарах 287 работников предприятия, из них 128 человек – руководители и специалисты, 159 человек – рабочие.

– *Нельзя ли назвать, какие профессии наиболее востребованы?*

– Среди рабочих – лаборант, стро-

пальщик, оператор котельной, водитель автомобиля по перевозке опасных грузов, машинисты автогрейдеров и катка самоходного. Среди руководителей и специалистов – инженер по охране труда и технике безопасности, главный бухгалтер, механик, инженер-энергетик. Обучение проводилось на базе учебных комбинатов Оренбурга, Бузулука, Челябинска, Москвы и Санкт-Петербурга. Общая сумма, затраченных на обучение работников денежных средств в 2006 году, составила 2 422 791 рублей.

– *Еще какие необходимые затраты проводились?*

– В текущем году заключен лизинговый договор стоимостью 42,4 млн рублей на приобретение 7 единиц дорожной техники, в том числе 2 асфальтоукладчиков «Динапак» для Новосергиевского и Оренбургского ДУ, 4 мотокатков и дорожной фрезы фирмы «Динапак» для Оренбургского ДУ.

В течение 2006 года были выделены денежные средства из прибыли ГУП «Оренбургремдорстрой» в размере 9 249,3 тыс. рублей на следующие цели: материальная помощь на улучшение жилищных условий, лечение, а также в связи с юбилейными датами работников – 916,4 тыс. руб., материальная помощь неработающим пенсионерам – 690,876 тыс. руб., санаторно-курортное лечение работников (65 человек) – 570 тыс. рублей...

Что еще сказать после этого? Разве только пожелать Геннадию Григорьевичу и возглавляемому им коллективу продолжения успеха.





Новое в привычном деле

Главный инженер ГУП «Оренбургремдорстрой» Дмитрий Леонидович Хусид справедливо считает, что, как бы тяжело не было с финансами, инженерная мысль на месте стоять не должна. Об этом его монолог, который не было нужды перебивать вопросами.



Практика убеждает: внедрение новых технологий, приобретение современной техники позволяют значительно поднять уровень производства. В результате – повышается не только качество работы, но и конкурентоспособность предприятия. В условиях рынка, когда постоянно приходится доказывать, что ты соответствуешь требованиям сегодняшнего дня, это особенно важно.

ГУП «Оренбургремдорстрой» это большое многопрофильное дорожное предприятие. 3400 сотрудников, 2695 единиц дорожно-строительной техники, 33 дорожных управления, Управление дорожного снабжения (УДС), 35 АБЗ (52 асфальтосмесителя), 15 железнодорожных тупиков и многое другое. Занимаемся содержанием, ремонтом, строительством дорог. Всячески стараемся развивать и совершенствовать свое предприятие.

Одна из основных задач нашего предприятия – содержание дорог. В 2004 году мы серьезно озадачились проблемой ямочного ремонта. Он требовался в большом объеме на дорогах, которые мы содержим, а это 12 936 км территориальных и 589 км федеральных. Как эффективно, оперативно и качественно выполнить его, – встал вопрос. В каждом нашем дорожном управлении мы создали мобильные бригады, укомплектованные минитехниккой. В них нет неизменных когда-то отбойных молотков, ком-

прессоров, тяжелых катков и прочих энергоемких механизмов. Теперь бригады укомплектованы навесной фрезой на МТЗ-82, битумозаливщиком швов (БЗШ), ранцевой воздуходувкой и виброплитой. Такие мобильные современные бригады ускоряют ямочный ремонт. Не могу сказать, что этим мы серьезно удешевили процесс, но сделали его удобным, рациональным, упрощающим и ускоряющим работу, поднимающим качество, что при любом раскладе – выгодно.

Иногда, для нас новое, на рынке дорожных работ присутствует достаточно давно, но это не беда – идем вдогонку. На федеральной дороге – подъезд к городу Оренбургу от М-5 «Урал», мы выполнили работы по капитальному ремонту участка 330–343 км и при устройстве верхнего слоя применили полимерасфальтобетон, который выпустили на основе полимерно-битумного вяжущего. ПБВ приготовили сами на АБЗ Новосергиевского ДУ с использованием концентрата ASW-2000. Это был интересный опыт, считаю его удавшимся. К сожалению, развития он пока не получил, потому что нет заказчиков.

В последние годы новое развитие

получило применение шероховатой поверхностной обработки. Тема-то старая, замечательно себя зарекомендовавшая. Мы делали ее и у нас традиционным методом, но вот два года назад приобрели установку немецкой фирмы «Шейфер», которая устраивает шероховатые слои методом одновременного нанесения битума и распределения щебня. Внедрили ее, и выполнили уже достаточно большой объем. Машина будет работать по всей территории Оренбургской области, там, где получим заказы. Первым объектом был подъезд к аэропорту города Оренбурга. ШПО продляет жизнь дороги как минимум на три-четыре года, удлиняет межремонтные сроки ее при минимальных затратах.

Еще одно новое для нас дело – устройство дорожного основания методом холодной регенерации. То есть с использованием ресайклера, рециклера – это машины, которые достаточно давно используются в дорожном строительстве. Мы приобрели рециклер МНР 122 фирмы «Бомаг» и сразу пустили его в работу на изрядно изношенной гравийной дороге, решив перевести ее в асфальтобетонное покрытие. Традиционно следовало поло-





жить подстилающий слой, щебеночное основание и сверху асфальтобетон. Что делает рециклер? Освобождает от части работ. Изучаем, какое количество гравия на дороге еще сохранилось. Если есть необходимость, досыпаем нужное количество в зависимости от расчета. После этого на участок заходит машина, она перемешивает гравий, вносит в него крепящие добавки, цемент и вспененный битум, либо битумную эмульсию. Все это окончательно планируется, укатывается и на это основание укладывается асфальтобетон. В первый год работы с рециклером сделали двенадцать с половиной километров автодороги Боевая Гора – Пугачевский в Соль-Илецком районе. Словом, и машина, и сам метод холодной регенерации себя оправдывает.

В течение двух последних лет нами приобретены три укладочных комплекса для укладки асфальтобетона, в каждом из которых асфальтоукладчик и два мотокатка фирмы «Динапак». Первое, что заинтересовало, – работа машин завязана между собой компьютерной программой, которая выдает технологическую карту процесса устройства асфальтобетонного покрытия. Серьезный комплекс. Сегодня у нас, как я уже сказал, их три. Высокопроизводительные, но, к сожалению, не до конца загруженные. Но это перспектива, без которой жить сегодня невозможно. Там, где будут возникать большие объемы, туда и станем выдвигать эту технику, там будет она работать.

Все больше вопросов возникает по ремонту дорог в тех местах, где есть колеи, по ремонту проезжей части мостов и путепроводов. Появляется необходимость фрезерования существующих старых асфальтобетонных покрытий. Для этой работы приобретена фреза PL2000S «Динапак», ширина резания два метра. Сейчас она успешно работает на дорогах области. Очень интересная машина, современная, навороченная.

Еще одно новшество: у нас заработал свой завод железобетонных изделий. Он выпускает всю номенклатуру дорожного железобетона, начиная от элементов водопропускных труб и заканчивая мостовыми плитами, ригелями и т.д.

Еще одна тема, над которой долго думали, шли к ней несколько лет, – это выпуск битумной эмульсии. В



Оренбургской области до нас никто ее не производил, несмотря на то, что она успешно себя зарекомендовала в дорожном деле уже не один десяток лет. Главное управление дорог Оренбургской области приобрело датскую эмульсионную установку производительностью 10–12 тонн в час. Она передана нам и с начала лета этого года заработала. Разместили ее на базе нашего УДС в поселке Донгуз. Мы выстроили небольшое, очень компактное производство, включающее в себя блок приема битума с железнодорожных путей, тысячекубовую емкость для хранения битума, снабженную мешалкой, блок подготовки битума для выпуска эмульсии, саму установку и, наконец, емкости для хранения готовой эмульсии, так же оборудованные мешалкой, ну и, наконец, лабораторию. Разогрев битума осуществляется только за счет маслообогрева, для чего применена установка АНТ. Выпускаем все классы эмульсии. И ШПО, и холодную регенерацию мы переведем на битумные эмульсии, что значительно облегчит работу. С появлением эмульсии начали осваивать выполнение ямочного ремонта струйно-инъекционным методом, для чего приобрели две установки «Бецема 23,5», и это только начало.

Занимаемся модернизацией своих асфальтобетонных заводов. Она за-

ключается в переводе их на микропроцессорное дозирование. Освобождаем оператора от рычагов, вручаем ему компьютерную «мышку», чтобы улучшить контроль за технологическим процессом, начиная от температуры и кончая разгрозоткой и движением инертных материалов по цепочке и окончательным выпуском асфальтобетонной смеси. В прошлом году модернизировали один асфальтобетонный завод, в этом еще один. Но, говорят у нас, главное начать, двинуть дело...

Где и как бы не выступал главный инженер, он обязательно вернется к вопросу качества. У нас на предприятии 33 аттестованных лаборатории – в каждом дорожном управлении, неплохо оборудована наша центральная лаборатория. Сегодня мы находимся в процессе оформления документов на аккредитацию нашего предприятия в системе ИСО 9001-2001. По плану работа должна быть завершена в ноябре этого года.

Сделано немало, еще больше предстоит сделать. В следующем году планируем начать выпуск щебеночно-мастичного асфальтобетона, освоить выпуск фибробетона и производство железобетонных изделий на его основе, приобретать новую технику и многое другое. У нас классный работоспособный коллектив, хорошие квалифицированные кадры на всех уровнях, нам многое по плечу.



УДС обретает вес

Не в смысле наращивания массы, конечно, хотя по роду своей деятельности имеет дело с сотнями тысяч куботонн строительных материалов, «перелопачивая» и перенаправляя одни, а другие пуская в производство и отправляя адресатам в виде готовой продукции. Тем самым и обретает вес, то есть свою значимость, нужность, востребованность...



УДС – Управление дорожного снабжения – одно из предприятий ГУП «Оренбургремдорстрой» и отличается от прочих только функционально: не строит, не ремонтирует, не содержит автодороги. Но все необходимое для выполнения перечисленных работ имеет и обеспечивает им тех, кто занят на этих работах. Им – речь, понятно, о дорожных управлениях Оренбургремдорстроя – надо только изложить в заявках свои потребности в материалах. И не только в инертных – песок, щебень, гравий, – но и в бетоне, асфальтобетонных смесях, битумных эмульсиях, цементных плитах и многом другом. Иными словами, УДС занимается еще и производством в русле задач, решаемых Оренбургремдорстроем, что заслуживает более конкретного разговора.

Идея создания УДС родилась в недрах Оренбургремдорстроя в период ожидания резкого роста объемов в дорожном строительстве «богом» забытого Оренбуржья. Было решено поставлять дорожные материалы централизованно: и кредиты проще взять, и поставщиков заинтересовать объемами поставок, и дорожные управления освободить от этих хлопот, сосредоточив их внимание на организации работ.

– Размахнулись замечательно, – с гордостью показывает территорию

базы начальник УДС Михаил Иванович Вдовин из окна автомобиля, – 18 гектаров!

Впечатляет. И не только размером территории, а и своей ухоженностью, разумным размещением объектов, мест складирования инертных материалов и изготовленной в цехах продукции. Назову вслед за ним участки Управления.

Автотранспортный. 60 единиц большегрузных автомашин. Теплые боксы, ремонтные мастерские... Имеется лицензия на международные перевозки. И наш короткий диалог приведу. «Простоев не бывает?» «Транспорт востребован. Сейчас, в сезон, едва успеваем своим доставлять грузы, и сторонние заказы не принимаем. А так... работаем по прямым договорам. Если же сумма превышает разрешенную нам, договорной стороной становится ГУП «Оренбургремдорстрой».

Складские помещения. Площадки для инертных материалов, цементный склад (объемом 400 тонн) и емкости для минерального порошка. «Летом все уходит с колес, только поворачивайся. Сторонних заказов никаких, без них еле управляемся», – слова Вдовина.

Битумное хозяйство. В основе его было хранилище на 1000 тонн. А сейчас главное – установка по приготовлению битумной эмульсии (производство Дании). Производительность ее 10–12 тонн в час. Три вида эмульсии можем готовить, но особый спрос на два вида: для ямочного ремонта – в этом году, кстати, из-за переменчивости зимы переходы через ноль бывали постоянными, – наиболее востребованного, и шероховатой поверхностной обработки дорожного покрытия.

Битум принимают вагонами и помещают его в хранилище. А пущенный в дело – в емкости (битумовозы, где есть подогрев и слив обеспечен). Эмульсия же минимум месяц находится в емкости и без подогрева. Поэтому легко

транспортируется. При необходимости оба компонента можно без потерь и особого риска доставить в любую точку области, туда, где ведутся ремонтные или строительные работы без потери их качества. Если же в дорожном управлении, куда направляется битум и эмульсия, есть подъездной путь, перевозку можно осуществлять вагоном.

– Щебень принимаем, – продолжает рассказ Михаил Иванович, – доводим на своем производстве до нужных фракций и отправляем автотранспортом, согласно заявке, в те дорожные управления, у которых нет подъездных путей.

– А у которых они есть?

– У тех в наличии и дробильные установки. Они сами доставляют щебень и сами управляют с ним. Причем получают его не в УДС, а непосредственно у поставщика. Для нас нет резона становиться перевалочным пунктом.

Хозяйственный подход. Иначе пришлось бы сворачивать производство. Да и кому придет в голову безо всякой нужды и надобности в середине пути сгрузить и снова погрузить что-либо?

Асфальтобетонный завод. «Плечо для доставки асфальтобетонной смеси ограничено, если хочешь, чтобы она не потеряла качество до укладки. До окончания ее!» – решил быть совсем точным Михаил Иванович.

«Тельтомат» на полную мощность использовался при строительстве объездной автомобильной дороги вокруг Оренбурга: трасса проходила едва ли не по территории поселка Первомайский, где и расположено хозяйство Вдовина.

– И на автодороге Оренбург – Соль-Илецк уложен наш асфальтобетон, – не без удовольствия сообщает Михаил Иванович.

Эти его слова попали на мой диктофон, когда мы уже выехали из Управления дорожного снабжения и из поселка Первомайский и оказались как



раз на дороге Оренбург – Соль-Илецк. Они тут оказались к месту, и я решил воспроизвести то, что шло за ними: импровизированное анкетирование – гостеприимный хозяин коротко отвечал на вопросы о себе. Вот что запечатлела беспристрастная пленка.

Михаил Иванович Вдовин родился в 1960 году в городе Бугуруслан Оренбургской области. После школы год работал учеником слесаря в Оренбургской геофизической экспедиции. Затем два года служил в Советской армии. Демобилизовавшись, вернулся в экспедицию, в которой начал трудовой путь, но уже в качестве водителя автомобиля. Не сменил специальность, перейдя в Удачинскую автобазу «Алмаздортранс», и следом – в автотранспортное предприятие «Оренбурггазпром». Крутил баранку ровно столько лет, сколько учился в Оренбургском политехническом институте на факультете «Автомобили и автомобильное хозяйство». И вот дипломированный специалист приходит старшим инженером в объединение «Оренбурггеология». В 1994–2004 гг. Вдовин работает инженером, главным инженером УПТК «Оренбургавтодор». Наконец-то должность и полученная в институте специальность совпали. За время работы в Оренбургавтодоре Михаил Иванович заканчивает еще один вуз, в 1997-м – Ростовский государственный строительный университет по специальности «Экономика и управление на предприятии». С декабря 2004 года он – начальник Управления дорожного снабжения ГУП «Оренбургремдорстрой».

После такого необходимого отступления вновь вернемся на территорию УДС. Чтобы наш рассказ оказался полным, необходимо назвать хотя бы еще два производства.

Завод по изготовлению железобетонных изделий. Тут нет оговорки: именно завод, а не цех. Производительность – 12 тыс. м³ в год. Из них 4 тыс. – товарный бетон, раствор, проще говоря. А 8 тыс. – дорожный, то есть в виде изделий, без которых не обходится дорожное строительство. Работа ведется по заявкам через Оренбургремдорстрой. Набирается их, по словам Михаила Ивановича, в строительный сезон порой столько, что приходится работать в полторы смены. Привыкли, никаких задержек. Рабочие бывают только рады такому

напряжению, ведь оплата труда сдельная. Причем все они местные, живут в поселке Первомайский.

Какие изделия выпускает завод? Самые разные, но объединенные назначением – для устройства и обустройства автомобильных дорог. Кольца для монтирования водопроводных труб диаметром в один метр различных форм: круглые, квадратные... Мостовые плиты, сваи, ригели, откосы... Двадцать два наименования: оголовки, порталы, заборные и дорожные плиты...

Об одном изделии хочется сказать особо. Завод выпускает шпальные блоки для повышенных подъездных



путей, позволяющих вести ускоренную разгрузку. УДС имеет 10 полувагонов, 133 думпкара (саморазгрузочных вагонов-вертушек). На заводе ЖБИ в день изготавливают два шпальных блока, а заказ есть на 200! Работой персонал обеспечен, а, значит, и заработком.

– Лозунгом можно заманить, – правильно рассуждает Михаил Иванович, – а вот удержать – только заработком.

Коллектив УДС, если судить только по его делам, небольшой – 100 человек. Оптимальная цифра, убежден Михаил Вдовин. И правда, все заняты делом – некому, да и некогда прохлаждаться. Ведь еще на УДС есть своя кузница. Тоже важный участок. При ней ведутся сварочные работы. «Огонь к огню приставлены!» – весело отзываются журналисту умельцы. Этим и ограничился разговор с ними: дела не позволяют отвлекаться. У одних в руках раскаленная заготовка, у других – нарастающий шов под горелкой.

Последней на нашем пути на терри-

тории промышленной базы УДС была Азотокислорододобывающая станция. Ее задача – снабдить дорожные управления тем необходимым материалом, без которого газосварка невозможна. Но вот что удивительно: на эту станцию УДС поступают заказы из медицинских учреждений областного центра, и даже в реанимационных отделениях больниц используется кислород, произведенный здесь. Иначе как фантастикой это не назовешь, настолько чистым является производство. Ни одной рекламации!

– Это особый продукт, – поясняет Михаил Вдовин. – Особый контроль и особая ответственность. – И пред-

ставил начальника станции – Николая Николаевича Рычкова, а также других руководителей участков: начальника эмульсионной установки Геннадия Васильевича Галактионова, мастера АБЗ Радика Нурдиевича Хасанова, начальника железнодорожного участка Николая Ивановича Медякова, мастера завода ЖБИ Кирилла Михайловича Вдовина, продолжателя династического дела... И еще двое, с кем удалось познакомиться: заместитель Михаила Ивановича по транспорту Виктор Иванович Кочуков и главный инженер УДС Александр Иванович Камчатный. Кажется, у него на столе или на стенде в Управлении увидел схему роста выполняемых объемов: 2005 г. – 12 млн руб., 2006 г. – 30 млн руб., а в 2007 г. предположительно выйдет на 50 млн рублей. «Рост заметный», – подытожил председатель объединенной первичной профорганизации Николай Алексеевич Подколзин. Кто-то поддакнул ему: – Как у нашего начальника!



Илецкая защита

Так, с 1945 года с незапамятных времен назывался город Соль-Илецк, известный с XVII века. По нему в далекие те времена проходила Защитная линия Южного Приуралья России, на которой впоследствии основан Оренбург, а затем и Орск.



Я это к тому, что Соль-Илецк должен был стать отправной точкой защитных линий, то есть дорог. Но не случилось. Об этом говорит хотя бы тот факт, что только в феврале 1958 года появилось здесь дорожное предприятие – 140-й Дорожно-эксплуатационный участок (ДЭУ).

В июле 1962-го ему поменяли номер на 969. Затем, в апреле 1971 года заменили название и повысили статус: Соль-Илецкое ЛУАД – линейное управление автомобильных дорог. В мае 1980 года – новое название – ДРСУ (Дорожное ремонтно-строительное управление). Собственно, правильно сделали: уточнили задачу уже в наименовании. Но в апреле 1984 года понизили в статусе: из управления перевели в участок: ДРСУч...

Теперь, кажется, началось избавление от того и другого, делает вывод из нашего разговора начальник Соль-Илецкого дорожного управления Игорь Иванович Беляков. Аргументы его основательны:

– В октябре 2004 года окончательно установлены и статус, и наименование предприятия: Соль-Илецкое дорожное управление ГУП «Оренбургдорстрой», – говорит он. – Улучшается финансирование и заметно увеличились объемы строительства и ремонта, в том числе капитального. Вместе с этим дорожники, в частности нашего управления, ощутили внимание к себе со стороны первых лиц областной администрации

и управления дорожного хозяйства Оренбуржья. Все это, – посмотрел на меня, – зафиксировали ваши коллеги-журналисты, – и положил подшивку «Илецкой защиты», районной газеты, сохранившей название со дня основания – с октября 1919 года...

Все сошлось в нашем разговоре, как в жизни: Защитная линия – Илецкая защита – Илецкие дороги. «И не худшие в области», – справедливо заметил участник нашего разговора главный инженер Сергей Иванович Соловых.

Поскромничал, конечно. Дополнительно его строками из районки: «Недавно в селе Маякское состоялось праздничное мероприятие. Поводом для него послужило открытие после реконструкции участка дороги с. Боевая Гора – пос. Пугачевский». Праздник! – заметьте. Он возможен не только на нужной дороге – маячкане и жители соседних сел Ашебутак, Мешеряковка, Перовка и Михайловка получили возможность без проблем в любое время года добраться на любом виде транспорта как до районного центра, так и до областного, – но непременно на отличной. Об этом свидетельствует то, что разделить радость сельчан приехали губернатор А.А. Чернышев, директор управления дорожного хозяйства Оренбургской области Е.Д. Сусоев и руководитель ГУП «Оренбургремдорстрой» Г.Г. Караулов. – На митинге соль-илецким дорожникам – водителям, укладчикам, руководителям участков не только были высказаны слова благодарности, но и вручены памятные дипломы главы района и денежные премии.

– Готовы сделать еще больше, – сказал в ответном слове Беляков. И делает. Вместе с коллективом. – С опытом люди, многие по 35 лет проработали. – Прикипели к дорожному делу, – оценивает их Игорь Иванович. – Рядом с ними кому бы то ни было не стыдно работать.

Тут вот еще что нужно сказать: Соль-Илецкое дорожное управление содержит 864 км автомобильных дорог

– из 13 тыс. км, имеющих в области. Остальные распределены между... 32 дорожными управлениями. То есть у Соль-Илецкого ДУ больше других километраж дорог, к тому же расположенных в двух районах: своем и соседнем – Акбулакском. И все дороги круглый год находятся в проезжем состоянии. Как удается такое? Обыкновенно, как и везде в России, напряженным трудом. С середины декабря предприятие работает практически круглосуточно. Во время снегопадов технику приходится вызывать еще ночью. Только на автодороге Оренбург – Акбулак бывает задействовано до восьми единиц.

Конечно, при такой протяженности дорожной сети сложно охватить ее всю сразу. Действуют адресно по сигналу сельских администраций, с которыми у ДУ налажены деловые отношения: получает от них сообщения о заносах, гололеде, накатах. По обстановке и действуют: где расчистка проезжей части, где обработка песчано-соленой смесью... В дорожном управлении три дорожных участка: Белая Гора Акбулакского района, села Изобильное и Маяк Соль-Илецкого района. Рабочие бригады таким образом приближены к местам работы – что летом, что зимой. Возглавляют эти участки опытные дорожники – прораб Николай Васильевич Нашекин и мастер Василий Александрович Мельников. Никакое погодное событие не может их застать врасплох. Сельчане по рождению и дорожники по профессии, они с Природой в отношениях родства. Она их будит, если вздумает набедокурить! – шутят их товарищи, и всякий раз оказываются правы.

– Опробовали мы у себя опыт финских фермеров, заключающих с ближайшей дорожной фирмой договор, по которому держат у себя снегоочистительную технику и в случае снегопада, заносов выводят ее на дорогу. Фирма избавляет себя от прогона техники и расхода на это ГСМ за приемлемую оплату труда фермера. Так вот и мы, – делится введенной в ДУ практикой



Игорь Иванович Беляков, – вводим кустовые пункты в отдельных селах, где живет бульдозерист: вручаем ему единицу родной ему техники: содержи участок дороги – чаще всего это подъезды к селам от автомобильной магистрали. Двое уже работают, третьего подбираем...

Не жаловался он, говоря о большой загруженности содержанием автодорог его дорожного управления по сравнению с другими, а воспользовался этим для рассказа об опыте работы и ее организации.

Тут, по-моему, самое время представить нашим читателям начальника Соль-Илецкого дорожного управления.

Игорь Иванович Беляков родился в городе Соль-Илецке в 1961 году. В 2004 году закончил Оренбургский государственный университет по специальности «Автомобильные дороги». Стаж в дорожной отрасли 23 года: в июне 1994 года принят мастером на асфальтобетонный завод Соль-Илецкого ремонтно-строительного управления, где к 2000 году стал главным инженером. В октябре 2004-го назначен начальником Соль-Илецкого дорожного управления ГУП «Оренбургремдорстрой».

Работа сразу заладилась: и строительство, и ремонт, и содержание автодорог ему были хорошо знакомы – это все то, с чего он начинал. И знание людей помогло, и его отношение к ним дорогого стоят. Постоянно в ДУ работает 150 человек. И летом, в самый сезон работы, и... зимой. Обычно на предприятиях количество работающих уже осенью идет к сокращению, а здесь остается неизменным: всем находится место работы. Операторы АБЗ идут в котельные, каткисты, укладчики – на бульдозеры, КДМ, кто-то в охрану...

– Держим кадры, – объясняет Беляков, – потому и не испытываем нужду в специалистах. На место ушедших на пенсию, по болезни (это совсем редко случается, и не вспомнить даже), – напяргает память, – берем молодых, и сразу – наставника к ним: и учить надо, и в коллектив вращивать...

Специалистов в Соль-Илецком дорожном управлении и впрямь достаточно. Кроме традиционных – укладчики, каткисты, бульдозеристы, водители, – есть бригада мостовиков, землеройная команда (народное название) – скреперистов, занятых на отсыпке земляного полотна.

Техническая оснащенность позволяет успешно заниматься всеми видами работ, какие нужны на дороге. Более 20 самосвалов, 10 автогрейдеров, 20 «кировцев» (трактора К-700) с набором разного рода навесного оборудования (бульдозерный нож и прочее), бульдозеры на базе Т-150, скрепер, экскаватор с 2-кубовым ковшом, 4 погрузчика, 2 укладчика, 2 АБЗ... Еще – дробильно-сортировочный комплекс, растворо-бетонный узел, подъездные пути для приема и разгрузки инертных материалов и других грузов. Имеется понтонный мост через р. Илек и 2 катера для перевозки людей во время паводков. Построена столовая...

– Техника стареет, – не без грусти говорит Игорь Иванович, и привлекает к разговору главного инженера. Сергей Иванович Соловых улыбается:

– Работаем в режиме сбережения того, что есть. В прошлом году, например, только запасных частей приобрели на 2,5 млн рублей. Поэтому техника работает исправно, и люди, обслуживающие ее, тоже с пониманием относятся к закрепленным к ним агрегатам, машинам и механизмам профессионально, со знанием дела.

Конечно, за эти деньги можно приобрести машину, трактор или что-то другое для пополнения парка техники, но – лишь один, а запчастями вернешь если не «молодость», то хотя бы «деятельный возраст» не одной машине. Тоже ведь рациональный, хозяйственный подход.

Трудностей, понятно, в ДУ немало.

Больше всего их связано с поиском заказов на работы: чем больше ее, тем ошутимей прибыль. Причем это головная боль и руководителей ГУП «Оренбургремдорстрой». Прямые договора в размере 50 000 тыс. рублей заключают сами исполнители работ, руководство ДУ. Это, большей частью, услуги населению: предоставление техники, обустройство площадок, выделение бетона и т.д. В совокупности всего – реализация заказов дорожного хозяйства области, Оренбургремдорстроя и своих прямых договоров – приносит доход. В 2006 году прибыль дорожного управления составила 22 млн рублей. Средняя заработная плата в коллективе поднялась до 13 тыс. рублей. От добра добра не ищут, вот и дорожат своим местом труженики.

Кстати, Игорь Иванович Беляков поставил резонный вопрос, касающийся благополучия дорожных работников, уходящих на пенсию без положенных им льгот: скажем, должность мастера асфальтобетонного завода в реестр не внесена. «Были должности и были люди, занимавшие их, а как бы их и не было, потому что должность когда-то кем-то не учтена или названа по-другому, – переживает Игорь Иванович. – И это ведь не только у нас, а по всей России!»

Поставим этот вопрос в юридической службе Дорожного агентства России. А начальнику Соль-Илецкого дорожного управления и всему коллективу желаем приумножать успехи.





По хорошей дороге вдоль колосащегося поля

– И каковы виды на урожай?

– Самые хорошие, центнеров четырнадцать намолотим, выше ни у кого в районе не предвидится. . .



Этот дорожный разговор случился у меня не с колхозным агрономом, а с начальником Беляевского дорожного управления Анатолием Ивановичем Кафтаном. И колосающееся поле, о котором он говорил, в 820 га, возделано не какой-либо сельской общиной, а коллективом ДУ. . .

В эту колею разговор наш вошел после того, как мы вдосталь наговорились об автомобильных дорогах – об их строительстве, ремонте и содержании, что является основным делом Беляевского филиала ГУП «Оренбургремдорстрой».

Беляевское ДУ обслуживает 367 км автодорог Беляевского района, из которых чуть больше половины – 55% – имеют усовершенствованное покрытие: 142 км – асфальтобетонное, 60 км – черное и 165 км – гравийное. На обслуживаемых дорогах – 15 мостовых переходов протяженностью 724 п. м, 328 водопроводных труб. Хлопотное хозяйство, ведь все эти искусственные сооружения, в том числе 15 мостов, из которых 13 построены самими, на содержании ДУ. Реки здесь, прежде всего Урал, строптивы, и дорожникам постоянно приходится делать замеры уровня воды, отслеживать размывы у свай. Делается это профессионально, поскольку Дорожное управление имеет лицензию на строительство бетонных и железных мостов малой и средней протяженности – до 100 п.

м. Производственная база позволяет справляться с этим. Во время весенних паводков, а то и летних дождей в предгорьях, разлив Урала делал дорогу непроезжей. Встал вопрос о строительстве пойменных мостов. Из четырех необходимых два построены Дорожным управлением.

– Теперь нет переливов дороги в любое время года, – говорит Анатолий Иванович, – проезд всегда открыт.

Для оперативного управления и своевременной организации работ ДУ оснащено 20 радиостанциями и таким же количеством сотовых телефонов.

Производственная база ДУ имеет мастерские, оснащенные цехами для ремонта и обслуживания техники, гаражи и теплые стоянки обеспечивают нахождение техники в зимнее время в комфортабельных условиях. Отопление производственных и административно-бытовых помещений осуществляется автономно – своими газовыми котельными. Территория базы заасфальтирована – чистота и порядок. Даже в районе автозаправочной станции, кстати своей, с полным набором топливо- и маслораздаточных колонок, с подземным хранением ГСМ.

Асфальтобетонный завод расположен в 3 км от с. Беляевка, оснащен двумя смесителями ДЗ-168 и СИ-601 производительностью 130 и 40 тонн асфальта в час. АБЗ имеет закрытую систему хранения и разогрева битума теплоносителем. Качество приготавливаемой асфальтобетонной смеси на АБЗ контролируется лабораторией, оснащенной всей необходимой аппаратурой.

Общий объем работ в минувшем году по основной (заметьте это!) деятельности ДУ составил 62 125 тыс. рублей. Главной задачей, стоящей перед коллективом в 2007-м, остается содержание автомобильных дорог района. В летний период – проведение ямочного ремонта асфальтобетонного покрытия, – вздохнул Анатолий Иванович, и на вопрос: «Что так?»

– сказал с горечью: – Такое чувство, словно сижу в фуфайке с латками. – И нельзя было не ощутить в этих словах деятельного человека недоумение по поводу скудного финансирования дорожного дела. – Давно надо бы справиться обновку нашим дорогам. – И улыбнулся вдруг: – Воз, кажется, тронулся с места, вот.. – взял со стола областную газету, указал на заголовок: «Ремонту дорог быть!», прочитал: «Оренбургской области впервые за многие годы из федерального бюджета выделено около миллиарда рублей на строительство дорог».

Словом, подбодрил себя и нас с Николаем Алексеевичем Подколзиним, руководителем профсоюзной организации ГУП «Оренбургремдорстрой» и профорга ДУ Татьяну Молгачёву. Кому не в радость предстоящая работа! И разговор пошел без сучка и задоринки – гладко, без помех.

Вернулись к ямочному ремонту Беляевского ДУ в разгар весны и начале лета. Прошедшая зима была, по мнению специалистов, самой антидорожной в этих местах: температура не то что переходила через ноль туда-сюда, а перескакивала, случалось, по нескольку раз в сутки, и наделала ям и трещин на дорожном покрытии. На основных дорогах – Оренбург – Беляевка и Оренбург – Орск – пришлось закрывать 40 175 м² да на прочих с асфальтобетонным покрытием – 1028 м². Чтобы сжать сроки, бригадам приходилось обрабатывать до 50 м² в день. Не наскоро, а надежно, в чем мы с Подколзиним убедились, проезжая приведенными к нормативному состоянию автодорогами.

Одновременно велись и другие неотложные работы: подсыпки и планировки обочин, грейдирование гравийных дорог, покраска, ремонт и замена дорожных знаков, стоек и сигнальных тумбочек, покраска барьерного ограждения, рубка кустов и деревьев, окашивание растительности... Задачей зимне-



го содержания закреплённой сети дорог являлось обеспечение своевременного и безопасного движения автотранспорта по дорогам района, с чем беляевские дорожники тоже справились успешно.

Многое успевает коллектив Анатолия Ивановича Кафтана. Успешно применяют здесь новые технологии. На автомобильной дороге Боевая Гора – Пугачевский основание 11,7 км сделано с использованием вспененного битума. Представьте объём: длину умножьте на ширину в 7,2 м и толщину 15 см (0,15 м – для удобства). Не в мгновение ока, но гораздо быстрее традиционного метода управились.

– И прочность, – свидетельствует Анатолий Иванович, – ломом не возьмешь. И на этот монолит укладываем асфальтобетон в один слой, или проводим шероховатую обработку поверхности полученной плиты. Лучше не придумаешь, – уверен Кафтан, – особенно для сельских дорог.

Если же при рециклировании (название метода) использовать смесь гудрона (7%) с гравием – получается черное покрытие. Если нет возможности греть битум до 85–90° С или доставить его таким, можно работать с эмульсией.

– Скорая работа, – говорит Анатолий Иванович, – скорая и качественная. Если, конечно, соблюдается технология.

Значит, подумалось, начальник Беляевского Дорожного управления с оптимизмом смотрит в завтрашний день и видит все автомобильные дороги, находящиеся на содержании его коллектива, с твердым покрытием. Это, наверное, усложнит работу, но обеспечит пользователям проезд по области, что, убедились мы, согревает его душу.

Анатолий Иванович из местных – родился в с. Кызыл-Жар Беляевского района, в 1971 году закончил Оренбургский политехнический институт, вернулся на малую родину и уезжал надолго только раз – на армейскую службу. А работал как и работает в Беляевке. На разных должностях – старшим инженером Гостехнадзора, главным инспектором колхоза «Октябрь», инструктором Беляевского РК КПСС, мастером, начальником Беляевского ДРСУ, а теперь вот Дорожного управления ГУП «Оренбургремдорстрой». Обогащен и знаниями, и опытом работы с людьми, потому и дела у него идут

хорошо. Вот некоторые итоги одного, 2006-го года.

Проведен ремонт улично-дорожной сети сел района на сумму 2,1 млн руб., в том числе в Междуречье, Буранчи, Ключевке, Херсоновке положен асфальтобетон на площадях школ. Германской установкой «Рециклер», о которой уже было сказано, отремонтирован подъезд к с. Нестеровка Новосергиевского района (1,6 км). Сделана отсыпка гравием автодороги Беляевка – Междуречье (более 30 км) и километрового участка автодороги Жанаталап – Бурлыкский. Проведен плано-предупредительный ремонт моста у с. Цветочное и двух водопропускных труб на автодороге Оренбург – Беляевка. Выполнен заказ по благоустройству территории АЗС в районном центре – уложен асфальтобетон на площади 1750 м². Объем работ по договорам строительного подряда и оказания услуг населению составил 6348,5 тыс. рублей. Объем грузоперевозок в ДУ строительных и других материалов составил 56 735 тонн, грузооборот – 1 630 700 т/км. И добавим ко всему ямочный ремонт: он в ушедшем году тоже был, но меньше – 6720 м², предыдущая зима была более похожа на себя, а, значит, благосклоннее к дорожникам.

И последнее, что прочитал в справке: на работах по обеспечению безопасности дорожного движения освоено 158,8 тыс. рублей. Подчеркнул для наших читателей за пределами Оренбургской области: у всех ли ведется этот учет? Важность его, думаю, едва ли кому нужно объяснять: «Уж сколько раз твердили миру...»

Теперь о колосистом поле и еще кое о чем важном. При дорожном управлении работает магазин продовольственных и промышленных товаров. Удобно! Возвращаясь с работы, можно купить нужные товары. Тут не только экономия времени: продукты, поступающие сюда с подсобного хозяйства, продаются по себестоимости работникам дорожного хозяйства. Мед с пасеки, рыба из собственного пруда... Первое, что мы увидели, войдя в магазин, мешок муки на поддоне с надписью: «Дорожное управление». То есть – свой продукт! Заметив наш интерес, продавщица сказала: «Разобрали, один мешок остался...»

Сухо, из-за недостатка места, завершим рассказ о Беляевском дорожном управлении. Заключенный коллектив-



Николай Подколзин и Татьяна Молгачёва

ный договор между администрацией и профсоюзным комитетом позволяет решать многие производственные и социально-бытовые вопросы, оказывать помощь сотрудникам ДУ и ветеранам.

Подсобное хозяйство дорожного управления – это зерновые поля пшеницы, ячменя, рыбное хозяйство, выращивание подсолнечника, пасека. В 2006 году с каждого гектара зернового поля получена средняя урожайность – 14 центнеров. Прибыль от подсобного хозяйства – 1 772 990 рублей. Чистая прибыль от всех объемов работ, выполненных Беляевским ДУ в 2006 году, составила 3200 тыс. рублей.

В ДУ систематически проводятся мероприятия по улучшению условий труда, производственной санитарии и пожарной безопасности. Работников ДУ обеспечивают бесплатной спецодеждой. На предприятии проведена аттестация рабочих мест, в соответствии с чем работникам установлены определенные льготы.

При дорожном управлении всегда в готовности спортивный зал. Работают спортивные секции, ДЮСШ проводит занятия с учащимися школ. В зале проводятся районные и областные соревнования, праздничные мероприятия. Работай и отдыхай! – говорит Анатолий Иванович Кафтан каждому из своих работников. Завидки берут!





Везет тому, кто везет

Сколько ни встречал руководителей, отмеченных, по словам их коллег, везением, всегда заставлял их в упряжи, то есть «под завязку» загруженными делами. Кто-то наблюдательный в какие еще века запечатлел это в формуле «везет тому, кто везет».



Написал это под впечатлением от знакомства с начальником Новосергиевского дорожного управления Александром Анатольевичем Хариним. Он как бы и не поднимался по служебной лестнице, а только, вступив на нее, прыгнул сразу на верхнюю ступеньку. Судите сами. После школы работал трактористом в совхозе им. Электrozавода (там и родился) Новосергиевского района. Потом служба в армии, после которой год был слушателем подготовительного отделения Оренбургского политеха. Поступил в институт и окончил его по специальности «Автомобильные дороги». Не кинулся на поиски удачи, а вернулся на малую родину. В Новосергиевском ДСУ-4 приняли на должность мастера по строительству асфальтобетонного покрытия. Иначе говоря, ступил на первую ступеньку дорожного дела.

Случилось это в августе 1981 года, а в мае следующего года 27-летнего Харина назначают начальником управления, того самого, в которое пришел работать молодым специалистом. Всего за неполный год набрался солидного опыта практической работы. Хотя по возрасту – куда денешься! – являлся самым молодым среди начальников дорожных управлений других районов области.

Заглянем теперь в историческую справку Новосергиевского дорожного управления. Сегодня оно обеспечивает ремонт и содержание 425 км территориальных автомобильных дорог и 54 км дорог федерального значения, соединяющих два крупных промышленных центра – Самару и Оренбург.

Датой образования Новосергиевского ДУ считается 20 мая 1974 года. Именно тогда под базу ДСУ-4 был отведен участок в поселке Новосергиевка. А перебазировалось оно из Абдулино. С того времени организация претерпела несколько реорганизаций. В декабре 1991 года ДСУ-4 реорганизовано в Новосергиевское дорожное ремонтно-строительное управление, а в июле 2004 года образовано Новосергиевское дорожное управление.

Все это время предприятие крепло и развивалось (с мая 1982 года – уже под руководством Александра Анатольевича Харина), появились новые производственные корпуса, административное здание. Построены железнодорожные подъездные пути, склады, хранилища под битум, котельная, столярный цех, значительно пополнился машинно-тракторный и автомобильный парки. В последние годы создана единственная в области бригада автоскреперов. На предприятии работают два асфальтобетонных завода, функционирует карьер по добыче гравийно-песчаной смеси.

Решались вопросы и социального характера. Построено 20 жилых домов, в том числе три двухэтажных. Но главное богатство организации – люди. 40% коллектива отработали на предприятии более пятнадцати лет. По тридцать лет трудового стажа у машиниста асфальтоукладчика Сергея Анатольевича Дедловского, машиниста автогрейдера Василия Борисовича Кадынцева, машиниста погрузчика Василия Стратоновича Шама, машиниста автогрейдера Владимира Николаевича Чумакова.

Единение технической оснащен-

ности и человеческого опыта как раз и помогает предприятию выполнять поставленные перед ним задачи. Так, за 2006 год освоено 110 700 тыс. руб., в том числе по капитальному ремонту автодорог – 13 669 тыс. руб. (из них на сумму в 2761 тыс. руб. работ выполнено бригадой автоскреперов), по содержанию территориальных дорог – 81 012 тыс. руб. и 5652 тыс. руб. федеральной автодороги.

Выполнялись работы и для сторонних организаций по прямым договорам на общую сумму 10 366 тыс. руб. Бесприбыльных лет в истории этого дорожного управления нет.

– Ни разу за все время перестройки дорожники Новосергиевского района не оказывались без работы, – говорит Александр Харин. – Почему? – повторяет вопрос и отвечает: – Постоянно искали дело. И еще благодаря главе района Сергею Викторовичу Балыкину. Любит дороги. Бывший директор совхоза, он знает и понимает нужду в них хозяйственников.

Они в районе, судя по всему, охочи до дел. Не случайно, наверное, один из министров сельского хозяйства страны А.Х. Заверюха родился именно в Новосергиевке.

– В 2006 году, – продолжает рассказ Александр Анатольевич, – наш коллектив проводит капитальный ремонт семи объектов. Основной из них – подъезд к селу Нестеровка. Почему? – опять угадывает мой вопрос начальник дорожного управления и тут же отвечает: – В расположенном там колхозе дойное стадо превышает тысячу голов. По Программе губернатора области дороги к таким хозяйствам должны иметь асфальтобетонное покрытие. А это в данном случае – 23 км от автодороги Новосергиевка – Шарлык.

– Неплохо, правда? – успеваю я задать вопрос, но уже не Александру Анатольевичу – тут все ясно, а нашим читателям-управленцам дорожных предприятий. Сметная ее стоимость



(23-километровой автодороги) равняется 300 млн руб. В прошлом году из областного бюджета отпущено 50 млн руб., в этом еще 20...

– За два года, – утверждает Александр Харин, – мы спокойно могли бы освоить все 300 млн руб.

И рассказывает об упомянутой ранее группе автоскреперов, созданной в дорожном управлении.

– За сутки можем перебросить их на расстояние до 300 км, – говорит уверенно, а тут... – Александр Анатольевич вздыхает: – А тут – самое отдаленное хозяйство от нас находится не далее 60 км.

– Не везение подняло его из мастеров, – говорит присутствующий при нашей беседе председатель объединенной первичной профсоюзной организации Николай Алексеевич Подколзин, – а качественная работа с людьми, неугомонность и настойчивость в поисках работы для коллектива, рискованные новшества, оправдывающие себя, как это вот звено или группа автогрейдеров.

Сейчас скреперисты уже третий год работают за пределами района, в 340 км от дорожного управления – в крайнем, северном районе области, на границе с Татарстаном. Занимаются отсыпкой земляного полотна автодороги Бобровка – Пашкино – Красноярка.

Словом, Новосергиевское дорожное управление работает прибыльно, здесь, по утверждению Александра Харина, нет проблем с кадрами. Объяснение тому и другому найдены. Люди обеспечены работой и трудятся с охотой.

По заработной плате они уступают только газовикам и железнодорожникам. И, стало быть, у новосергиевских дорожников нет тяги к перемене мест. Что, кстати, отметили и в ГУП «Оренбургремдорстрой», филиалом которого и является Новосергиевское ДУ. И что уж вовсе кажется невероятным – устраиваться на работу в дорожное управление идет молодежь.

– Два года уже не принимаю на работу людей со стороны, беру лишь детей дорожников, – как бы оправдываясь, говорит Александр Анатольевич. – Ставка на династии. Дорожник, по моим наблюдениям, профессия семейная.

И по памяти начинает перечислять: Порфировы – братья, а теперь еще и племянники; Липаевы – братья и сын одного из них; Егорские – отец с сыном; Шмагины... Список растет и растет.

И свою семью Харин мог бы поставить в этот ряд. Отец, Анатолий Иванович, шофер I класса, всю жизнь прокрутил баранку и сына пристрастил к дорогам. А теперь вот и сын сына, внук то есть, Сергей, с красным дипломом закончил факультет дорожного строительства Оренбургского государственного университета. Ждет призыва в армию – в российской глубинке от нее не бегают. Впрочем, Оренбуржье лишь с большой натяжкой можно назвать глубинкой – это державный край, пограничный, как это было еще со времен Екатерины...

За разговором вспомнили о социальной сфере. Чем могут, помогают

своим работникам. То мусор вывезти с участков, то выделяют машину застройщикам для доставки строительных материалов, гравий выдают им бесплатно со своего карьера. Огород вспахать помогают – трактором...

– Кстати, лишний гравий, когда удовлетворены свои производственные нужды в нем, продаем сторонним организациям и частникам, – отметил Александр Харин. – Бывало, добывали по 350 тыс. кубов, сейчас 35. Прямые договора заключаем – разрешает Оренбургремдорстрой. Конечно, в разумных пределах. Крупные договора – бывают и такие с нефтяниками, газовиками – проходят через головное предприятие ГУП «Оренбургремдорстрой». Или как вот с железнодорожниками – на 10 млн рублей строить подъездные пути. Опыт на это у нас есть: себе их сами строим. Со знанием беремся и делаем качественно и в срок.

Наши тупики с разгрузочно-погрузочными площадками стали перевалочным пунктом: для своих предприятий, входящих в Оренбургремдорстрой, – бесплатно, с других взимаем плату. Четверть века уже отработал руководителем ДУ. Не самый старый по возрасту, а по стажу – четвертый, – улыбается Александр Анатольевич.

Человек он в районе уважаемый – депутат Новосергиевского районного совета депутатов I и II созыва! – и в крае, да и в Росавтодоре известен, поскольку является Почетным дорожником I степени.





Будущее становится яснее

С высокой насыпи новой автодороги, которую, выиграв торги, строит ОАО «Оренбургдорстрой», и вправду видится радужный свет завтрашнего дня: Москва раскошелилась, и стало понятно, что обход Орска, во всяком случае, 1-я его очередь, будет завершена в намеченные сроки.



«Для коллектива весть эта особенно радостна, — говорит генеральный директор ОАО «Оренбургдорстрой» Александр Николаевич Башкатов, — поскольку пришла в канун 30-летия организации». В подтверждение сказанного, он показывает приказ министра транспортного строительства от 25 июля 1977 года «Об организации Оренбургского треста автодорожного строительства»:

«В целях улучшения руководства автодорожным строительством приказываю: 1. Организовать в составе Главдорстроя Оренбургский трест автодорожного строительства (трест «Оренбургдорстрой») с местонахождением в г. Оренбурге...»

«Сегодня» начиналось «вчера»

— Обратите внимание на указание

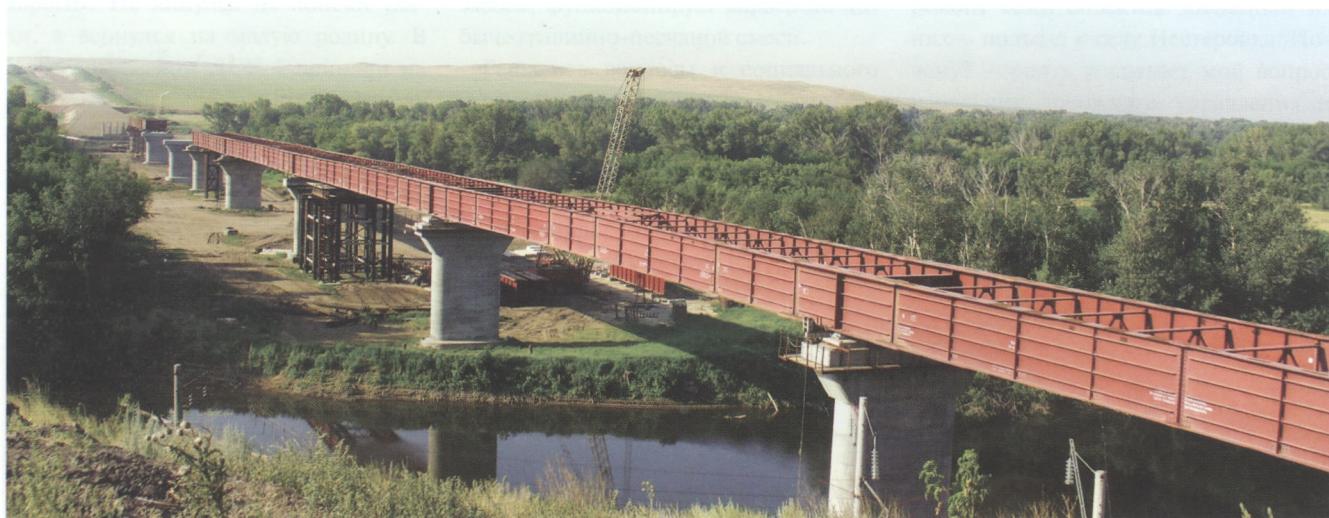
министра главным ведомствам министерства, — подсказывает Александр Николаевич. — Главдорстрою и Главному управлению кадров и учебных заведений — укомплектовать в кратчайшие сроки аппарат треста «Оренбургдорстрой» руководящими и инженерно-техническими работниками, а также необходимой техникой — от автомобилей до специальных машин и механизмов.

Один из бывалых дорожников, с норовом человек, сказал мне о Башкатове, в похвалу: он такой, что, доведись, от острой сабли лицо не отвернет. Верю, потому как о тресте, правопреемником которого стало акционерное общество «Оренбургдорстрой», говорил уважительно в отличие от многих незадачливых последователей (наездился по стране и наслушался) и не скрывал, как непросто нести права и обязанности, поднятые предшественниками на соответственный уровень. И в отчетной справке представил дела общими, не делая акцента на «до» и «после». Для особо любопытных читателей все же отмечу: трест «Оренбургдорстрой» акционирован в октябре 1992 года.

Основным видом деятельности общества остается выполнение комплекса работ по строительству, реконструкции, капитальному и теку-

щему ремонту автомобильных дорог с твердым покрытием (с 1977—2006 гг.) — 1116,6 км; Оренбург — Абдулино — III техническая категория — 355 км; на объезде г. Оренбурга от северных жилых районов г. Оренбурга до автодороги Оренбург — Беляевка с путепроводами и транспортными развязками I—II технической категории протяженностью 27,6 км; проезд от жилых районов г. Оренбурга до автодороги Оренбург — ГПЗ с путепроводами и транспортными развязками I—II технической категории — 24,6 км. И еще реконструкция и строительство автодорог Оренбург — Красный Холм — Илек протяженностью 120 км, Казань — Чистополь — Бугульма на участке Абдулино — Абдрахманово III технической категории — 36 км.

Реконструкция автодороги Илек — Ташла (1-я, 2-я и 3-я очереди) — 26,17 км, Абдулино — Бугуруслан III технической категории — 13,5 км, Борское — Гвардейцы — Благодаровка — 9,1 км, Борское — Коноваловка — 4,0 км и Борское — Таволжанка — с. Мойка — 10 км (все в Самарской области). Реконструкция автодороги Оренбург — Соль-Илецк — 21,67 км, Оренбург — Уфа — Иммангулово — 75 км. Подъездные дороги и обустройства нефтяных и газовых месторождений — 209,7 км, мостовой переход через реку Урал





у села Илек – 7,4 км, обход города Бузулука (1-я очередь) – 12,9 км и (2-я очередь) – 16,2 км. Кроме того, комплексные работы на взлетно-посадочных полосах в аэропортах «Центральный» г. Оренбург – 136,1 тыс. м², г. Орска – 84,6 тыс. м² и других...

Акционерное общество «Оренбургдорстрой» принимает активное участие в проводимых в области подрядных торгах. В 1998 году выиграли тендер на строительство автомобильной дороги федерального значения подъезд к г. Оренбургу от автомагистрали М-5 «Урал» на обходе г. Бузулука. В 1999 году победили в торгах по реконструкции дороги территориального значения Оренбург – Абдулино и Илек – Ташла – обе III технической категории.

В 2000 году акционерное общество сдало в эксплуатацию 1-ю очередь обхода г. Бузулука протяженностью 12,9 км. В том же году выиграло торги по строительству 2-й очереди обхода г. Бузулука на автодороге Бугульма – Уральск в Оренбургской области протяженностью 16,2 км. В октябре 2003 года работы были завершены, и дорога сдана в эксплуатацию. В том же году ОАО «Оренбургдорстрой» выиграло торги на капитальный ремонт автодороги Илек – Ташла – Соболево (10 км).

В 2005 году Оренбургдорстрой участвовал и победил в торгах, проводимых Главным управлением дорожного хозяйства Оренбургской области, на строительство автомобильной дороги Оренбург – Орск на участке обхода г. Орска с мостом через реку Урал (км 5–км 20) – 1-я очередь строительства. Работы идут полным ходом.

Набор техники и оборудования, наличие классных специалистов позволяет Оренбургдорстрою выполнять задания с высоким качеством. Большое внимание руководство компании придает системе контроля. Не случайно лабораторная служба акционерного общества представлена тремя лабораториями. Все они в своей деятельности руководствуются организационно-методическими документами Госстандарта России, имеют аттестационные свидетельства на право проведения испытаний дорожно-строительных материалов. Лаборатории располагают нормативно-технической литературой и необходимыми средствами, позволя-



ющими проводить испытания качества дорожных покрытий. Лаборатории осуществляют координацию работ по подбору асфальтобетонных смесей. В настоящее время для приготовления асфальтобетона для верхних слоев покрытий используется адгезионная присадка БП-3М, которая добавляется в дорожные битумы и значительно улучшает качество и увеличивает водостойкость асфальтобетонной смеси. Применение присадки обеспечивает хорошую укладываемость и уплотняемость.

В акционерном обществе 9 производственных баз – 4 из них в г. Оренбурге, а расположенные в г. Бузулуке, селе Илек Илекского района, городах Абдулино и Сорочинске, п. Соболево Первомайского района находятся на консервации в связи с сокращением объемов работ дорожного строительства в Оренбургской области. На территории этих баз размещены 11 асфальтосмесительных и одна цементно-бетонная установка, 4 битумохранилища, общая емкость которых составляет 8600 тонн. Два склада цемента общей емкостью 1500 тонн. ОАО «Оренбургдорстрой» имеет собственную думпкарную вертушку в количестве 51 думпкара. Хороший потенциал для транспортировки и накопления инертных материалов, используемых в дорожном строительстве...

Разговор этот о прошлом и настоящем ОАО «Оренбургдорстрой» мы вели с Александром Николаевичем Башкатовым и его заместителем Александром Александровичем Курбановым, возвращаясь со строительства обхода г. Орска в Оренбург. Время для беседы еще было – проехали только

треть пути, но шофер притормозил и съехал на обочину. Оказалось, стало правилом для оренбургдорстроевцев притормаживать здесь, а генеральный директор по велению сердца сделал это для себя обязанностью... И мы вслед за ним вышли из машины.

Память сердца

Слева от дороги, а если ехать из Оренбурга, то справа, на небольшом возвышении, которое в паводок обтекает ручей, перебегающий сюда сквозь дорожную насыпь по водопропускной трубе, стоит невысокая стела из белого мрамора со словами «Скорбим, помним». Имени нет, это ведь не могила, а знак, обозначающий место трагической случайности. На неприметном изгибе дороги, прихваченной морозцем, достаточно не уснуть, не придремнуть даже, а лишь прищурить глаза и...

Так погиб в 2005 году тогдашний генеральный директор ОАО «Оренбургдорстрой» Виктор Фридрихович Рейсих. Ему шел 56 год. В июле 26-го (25-го, если кто из читателей заметил – день отсчета лет Оренбургдорстройа) Виктор Фридрихович отметил 55-летие. Они дружили с Башкатовым еще до того, как стали акционерами. Сошлись в Оренбургдорстрое, в который пришли разными путями. Рейсих изначально был дорожником, а Александр Николаевич осваивал профессию, придя в трест с должности секретаря Оренбургского обкома ВЛКСМ.

Не подумайте чего плохого – пришел до перестройки заместителем управляющего трестом «Оренбургдорстрой». Рейсих работал тогда



начальником одного из подразделений треста – управления № 811. Но – рыбак рыбака видит издалека. На чем сошлись? На любви к общему делу, на уважении к людям труда, на желании наконец, чтобы в стране стало поменьше дураков и побольше хороших дорог. И оказались в конце концов в одной лодке в бурном море нашего беспокойного времени: Рейсих – генеральным директором ОАО «Оренбургдорстрой», Башкатов – заместителем генерального директора и одновременно председателем совета директоров акционерного общества.

Скорбит Александр Николаевич о безвременно ушедшем соратнике и друге, – еще не отошел сердцем от утраты. Слова его о нем скупы, но точны и емки, потому и привожу их дословно: они – документ.

«За время работы Виктор Фридрихович Рейсих показал себя энергичным, принципиальным, грамотным, умеющим видеть перспективу руководителем, способным ориентироваться в критических ситуациях, брать на себя ответственность.

Он прошел путь с 1972 года от мастера строительного управления до генерального директора крупного акционерного общества. Его отличали высокая техническая подготовка, работоспособность, энергия, незаурядность ума.

Работая в строительном управлении мастером, прорабом, старшим прорабом, главным инженером, началь-

ником, а затем в тресте «Оренбургдорстрой» главным инженером, управляющим, Виктор Фридрихович получил богатый опыт строителя и приобрел навыки работы с людьми.

При его непосредственном участии построено и введено в эксплуатацию свыше 1000 километров автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием. В их числе Оренбург – Казань, подъезды к райцентрам Александровка, Матвеевка, автомагистраль от театра музыкальной комедии по ул. Терешковой с выходом на газоперерабатывающий завод, объездная дорога в областном центре. Выполнено строительство 119 тысяч квадратных метров аэродромных покрытий в городах Оренбурге и Орске.

Виктор Фридрихович принимал непосредственное участие в строительстве Оренбургского газоперерабатывающего комплекса, Новокиевского щебеночного завода.

В своей работе В.Ф. Рейсих уделял большое внимание решению экономических вопросов, повышению качества работы, снижению затратного механизма, за счет прибыли приобреталась дорожно-строительная техника, автотранспорт.

Три года подряд акционерное общество выигрывало подрядные торги. Коллектив стал победителем тендера на строительство обхода г. Бузулука в Оренбургской области, входящего в Президентскую программу «Дороги России». В договорные сроки

ОАО «Оренбургдорстрой» закончило строительство автодороги на обходе г. Бузулука (2-я очередь) протяженностью 16,2 км. Присущая потребность Рейсиха во внедрении всего нового и прогрессивного помогала добиваться расширения прямых рыночных отношений, не менять профиль своей деятельности и сохранить коллектив.

В.Ф. Рейсих внимательно относился к условиям труда и быта работников, являлся инициатором и осуществлял постоянную связь с ветеранами производства, которым оказывается ежегодно материальная помощь, свои знания и опыт в работе передавал коллегам.

Виктор Фридрихович пользовался заслуженным авторитетом у коллектива, руководства города и области».

Это похоже на совет Александра Николаевича самому себе: он и здесь не отвернул лица от острой сабли возможного недоброжелательного взгляда. Вот он каков! – услышал я снова в похвалу ему от другого, более молодого дорожника.

Стройка, которую ждали

Все! Руководители области и районов со всеми своими хозяйственными и дорожными структурами – транспортные потоки вязли в тесном пространстве Орска. Ждали жители, задыхавшиеся в выхлопных газах и уставшие от ям на проезжей части транзитных улиц. И вот наконец вопрос строительства обходной дороги в Орске решился на государственном уровне. Проведены торги, которые традиционно – обход Бузулука и теперь вот здесь – выиграло ОАО «Оренбургдорстрой». О них даже шутка ходит: в обход по прямой дороге. Шутники, видно, не знают, что когда едешь по Московской кольцевой, руль нужно держать прямо. А насчет победы в конкурсе – базовая и техническая мощь Оренбургдорстроя как раз подходит для таких вот большихстроек. Можно даже сказать – масштабных. Впрочем, судите сами.

Общая протяженность трассы 53,635 км. Она условно поделена на 4 участка. Первая очередь строительства – 14,099 км – уже в работе: Оренбургдорстрой пришел на нее со всеми своими субподрядчиками и уже довольно преуспел, о чем еще будет сказано.

Вторая очередь строительства – 6,7 км: от автодороги Орск – Домбаров-



ский до другой – Орск – Новорск. Третья очередь – 27,836 км, четвертая – 5 км. Экономия места, я опустил расположение двух последних автодорог. Да и главное тут в другом: руководители Оренбургдорстроя приглядываются к этим участкам, выщеливают их, готовясь к очередным торгам: понимают, что «завтра» начинается «сегодня».

Вернемся, однако, на стройку, которую ведет ОАО «Оренбургдорстрой» уже с сентября 2005 года по сооружению обхода г. Орска с мостом через реку Урал, означенную как 1-я очередь вновь создаваемой автодороги. Срок ее завершения (по договору) – ноябрь 2009 года. Вот параметры работ. Ширина 14-километрового полотна – 15 м, ширина проезжей части – 7,5 м. Категория дороги – вторая. Длина моста – 771,46 м. Высота опор переменная: береговые (1 и 11) по 5 м, промежуточные – от 12,52 (10-я) до 19,09 м (2-я опора). Общий вес металлического пролетного строения 2243,1 м, на две балки которого укладываются 288 железобетонных плит, объем каждой – 7,2 м³.

В работе еще две транспортные развязки. Одна по типу «Неполный клеверный лист» с путепроводом на автодорогу Орск – Новотроицк длиной 68,2 м (общий объем земляных работ здесь – насыпь плюс выемка – 160,962 тыс. м³, в том числе 20,2 тыс. м³ в скальном грунте). Вторая по типу «Кольцо» менее объемна – 16 тыс. м³ грунта.

Земли вокруг Орска обжитые, что тоже нагружает дорожных строителей. Путепровод через железную дорогу длиной более 82 м с габаритами 11,5 м плюс два тротуара по 0,75 м. Высо-

та путепровода (от головки рельса до низа балки) 8,42 м. Необходимо переустроить инженерные коммуникации: две нитки нефтепровода, 12 ЛЭП. Объем земляных работ 1312 тыс. м³, в том числе по основной дороге 1089,483 тыс. м³.

Таким образом объем земляных работ по основной дороге составил 1089,483 тыс. м³. Здесь самое место сказать о дорожной одежде. Общая площадь покрытия составляет 188 тыс. м². Значит, необходимо выпустить 99,1 тыс. тонн асфальтобетонной смеси, заготовить и уложить 205,3 тыс. м³ щебня. Вот и пригодился имеющийся в ОАО «Оренбургдорстрой» парк думпкаров.

Не все, конечно, рассказано здесь о том, что лежит на генеральном подрядчике – ОАО «Оренбургдорстрой». Одиннадцать субподрядчиков вовлек Александр Николаевич Башкатов в строительство так долго ожидаемой новой автодороги, сделав ее общим делом для всех вовлеченных в работу, что, безусловно, подтверждает недюжинные его организаторские способности. Назову некоторые субподрядные организации и их руководителей. «Знай наших! – поощрительно улыбнулся Башкатов. – Загибай пальцы», – и я включил диктофон.

ОАО «Волгомост» – филиал «Мостоотряд-56», начальник Владимир Ряженцев. ЗАО «Оренбургстрой-спецмонтаж», генеральный директор Николай Тогаев, ГУП «Специальные взрывные работы», директор Юрий Овчаров. ООО «Автобан», директор Сергей Фролов. ООО «Мост», генеральный директор Александр Хохлов. ОАО «Оренбургсельэлектросетьстрой»

Орская механизированная колонна № 85, генеральный директор Виктор Модзелевский. ЗАО «Орскнефтехим-монтаж-2», генеральный директор Александр Мацибора. ООО «Агролес», директор Николай Сорокин. ООО «Ресурс», директор Ольга Сураева. ОАО трест «Связьстрой-5» – ПМК-503, заместитель генерального директора Валерий Келиков. ООО «Орская трасса», директор Фатых Абязов. Внесем по праву в список и ОАО «ГИПРОДОРНИИ» Саратовский филиал, директор филиала Михаил Белозеров, главный инженер проекта Тамара Мокиенко. И конечно же руководителя группы технического надзора Геннадия Потапова (ОАО «ИркутскдорНИИ»), благодаря зоркому глазу которого читатели увидят повременный процесс строительства обхода г. Орска.

Строительство автомобильной дороги на обходе г. Орска является приоритетным объектом, что закреплено протокольным решением в Нижнем Новгороде от 01.07.2005 года на Совете при полномочном представителе президента в Поволжском федеральном округе, и ведется даже с некоторым опережением графика: назревает вопрос о переносе сдачи автодороги в эксплуатацию раньше намеченного срока.

Пока готовилась эта статья, в ОАО «Оренбургдорстрой» из Главного управления дорожного хозяйства Оренбургской области пришло известие о его победе в открытом конкурсе на реконструкцию автомобильной дороги Илек – Ташла – Соболево на участке Большегрузный – Зареве с мостом через реку Большая Быковка протяженностью 31,2 км.





Уральскаястрада М0-56

Филиал ОАО «Волгомост» Мостоотряд-56 вновь взялся «перешагнуть» реку Урал. Вернее, перевести через нее новую автомобильную дорогу на обходе города Орска. Это седьмой объект мостостроителей на знаменитой реке: шесть, в том числе и мост в самом райцентре, безукоризненно несут свою нелегкую службу.



строящегося объекта, чтобы вернуться к нему с пониманием того и другого.

Отступление первое – к истокам

Мостоотряд-56 – позднее, с 1975 года название Спецмонтажпоезда, созданного приказом Министерства путей сообщения в феврале 1944 года для проведения работ по восстановлению мостов и переправ, разрушенных войной. На ее неостывших еще следах разворачивается фронт созидания. Надо ли объяснять, какое ответственное дело быть бойцом этого фронта? Работа требовалась скорая и качественная. Так и наладилась она, закрепилась и переходила к последующим поколениям. Первыми восстановленными Спецмонтажпоездом стали мосты в городах Витебске, Борисове, Брянской области, Запорожье... И дислокация менялась: Белоруссия, Россия, Украина.

1951–1953 гг. – высшее доверие: работа в Москве. Строительство моста через реку Москва у ст. Перерва и путепровода через Окружную железную дорогу на Дмитровском шоссе. Дальше – путь к нынешнему месту дислокации. До 1955 года – ст. Казаковка Приволжской железной дороги: строительство мостов на линии Саратов – Сенная. Переезд в Орск для сооружения мостов на вторых путях Оренбург – Орск, железнодорожных линиях Профин-

терн – Буруктал, Круторожино – Гай, Разведка – Горный – Лен, Новоорск – Ирикля, автодорожных мостов через реки Урал и Орь в Орске.

В 1976 году Мостоотряд-56 перебазировался в г. Оренбург, где была построена крупная производственная база, цех по изготовлению сборных мостовых конструкций. И – не снижающаяся востребованность предприятия, не ограничивающаяся, кстати сказать, границами области: строительство мостов на вторых путях Кинель – Оренбург, на новых железнодорожных линиях Оренбург – Мурапталово, Погромное – Пугачевск, Гурьев – Астрахань. А еще – путепроводных развязок в самом Оренбурге, а также в городах Уральске (Казахстан), Мелеузе и Кумертау (Башкирия). Коллектив мостоотряда возводил внеклассные мосты через реку Бузан в Астрахани на автодороге к газоконденсатному месторождению, через Волгу в Волгограде...

Пожалуй, можно ограничиться этими перечислениями, чтобы несколько конкретизировать технологию работ Мостоотряда-56. Так, при сооружении мостов через Урал у сел Н. Павловка и Ивановка применены преднапряженные пролетные строения коробчатого сечения с пролетами 42 м, блоки которых изготовлены на Оренбургском полигоне Мостоотряда-56. Мост через Бузан

Урал строптив и во время паводков обрушивает на сооружения мостовиков не только потоки воды, но и захваченные ими подмытые деревья и много чего прочего. Но не боятся реки мостостроители, доказывая это строительством очередного моста через Урал, седьмого по счету.

– Мы строим надежные и красивые мосты! – с гордостью говорят строители. И я в этом убедился, посмотрев альбомы, в которых запечатлены объекты, построенные мостоотрядом № 56 и побывав на строящемся мосту.

Впечатляет. Особенно после увиденного воочию многого из того, что теперь представало на фотографиях. И нынешний, строящийся мостовой переход на обходе Орска, выглядит внушительно, уже содержа в себе признаки надежности и эстетики. Истоки их, подумалось мне, – в истории и наработанном опыте коллектива Мостоотряда-56, с одной стороны, а с другой – в знаниях и организаторских способностях его начальника – Владимира Владимировича Ряженцева. Это обстоятельство заставляет сделать два отступления от



длиной 960,2 м сооружен в содружестве с МО-98 за 2,5 года. Фундаменты опор на буровых диаметром 1,5 м с уширением до 3,5 м сооружались по новой технологии. Технические характеристики моста, новая технология сооружения опор при глубине воды в реке до 30 м выдвигают этот мост в ряд уникальных сооружений, выполненных на мировом уровне. Проект и строительство моста были отмечены в 1989 году премией Совета Министров СССР. Два работника Мостоотряда-56 стали лауреатами премии Совета Министров. Это машинист бурового станка Николай Иванович Ушаков и начальник Мостоотряда № 56 Владимир Владимирович Ряженцев.

Отступление второе – в мир профессии

Выбор ее, можно подумать, никогда не стоял перед Владимиром Ряженцевым. Все места – где родился, ходил в школу, учился специальности – были связаны с профессией родителей. Оба они – мостовики, жили там, где работали – по берегам рек нашей огромной еще недавно родины. «Оседлал реку – и в седло, на новое место, чтобы все повторить в той же последовательности», – слышал я от одного бывалого мостовика. Непоседливая профессия! Потому и не расспрашивал Владимира Владимировича о сделанном им выборе. Интереснее было узнать, насколько ему удалось реализовать себя, воплотить в дела обретенные знания и нарабатываемый опыт. Благо, все это нашлось в характеристиках Ряженцева, написанных по разным поводам (благоприятным – оговорюсь сразу) людьми наблюдательными и не посторонними. Их свидетельства и приведу здесь.

Владимир Владимирович начал трудовую деятельность в Мостоотряде № 56 сразу после окончания Саратовского строительного техникума транспортного строительства (отделение мосты и другие искусственные сооружения) в 1975 году мастером строительных и монтажных работ. В 1995 году возглавил предприятие, став его начальником. Это, собственно, и есть оценка тридцатилетнего труда Ряженцева. Чья оценка? Акционеров ОАО «Волгомост» группа «СОК», специализированным подразделением которого и является Мостоотряд № 56.

О последующих за этим годами сказано, что они «показали Ряженцева

энергичным руководителем, умеющим брать на себя ответственность, опирающимся на знания, опыт и испытанный временем здравый смысл. Его отличают профессионализм, четкость в работе, стремление к новому, лучшему». И еще прямее сказано о нем: «обладающий высокой теоретической и практической подготовкой, решительный начальник, он сумел удержать организацию от развала. В настоящее время коллектив МО-56 является одним из самых стабильных и работоспособных специализированных предприятий».

А что? Оглянемся еще раз, но теперь уже на новейшую историю Мостоотряда-56. В 2000 году сдан в эксплуатацию мостовой переход через Урал в райцентре Илек общей протяженностью 1283,3 м, соединяющий европейскую и азиатскую части области. Продвинемся (по годам) поближе к нашему времени. МО-56 завершил строительство мостов и путепроводов на автодороге по обходу г. Бузулука (2 очередь) протяженностью 630,87 м и развернул работы на обходе Орска. К ним, этим работам, мы и возвращаемся, как было обещано.

Возвращение к страде

Страда – это большая, масштабная летняя полевая работа. Сооружение крупного мостового перехода через реку, разрезающую неоглядное поле надвое, вполне подходит под этот термин. МО-56, по словам главного инженера мостоотряда Владимира Викторовича Куликова, готов к ней, находится во всеоружии, но...

Это сдерживающее «но» легко объяснимо. Договорная цена строительно-монтажных работ по мостовому переходу в ценах 2007 года определена в 650 млн рублей. 30 из них освоено в IV квартале 2005 года, когда началось строительство. В 2006-м – 140 млн руб. План освоения капвложений пока 150 млн руб., которые мостовики освоили в I полугодии.

– Темп работ замедляется? – интересуюсь.

– Нет, – говорит Ряженцев, – работы ведутся по-прежнему, но трудно выдерживать график производства работ, областные вложения освоили, приходится ждать обещанного Москвой. Может, к выходу журнала деньги и придут, только оповестить читателей мы не сможем – материалы ушли в типо-

графию в конце июля – тоже по плану. Но Владимир Владимирович не теряет оптимизма: замечен, по его мнению, правительственный поворот к проблемам автодорожной отрасли вообще и к дорожным заботам Оренбургской области, в частности. Дай-то Бог, чтобы эти предчувствия главного мостовика Оренбуржья оправдались. А уж придут капвложения – работа закипит.

Откуда такая уверенность? А из истории МО-56 и той самой характеристики начальника предприятия – Владимира Владимировича Ряженцева. А еще – из технической обеспеченности Мостоотряда-56, профессионализма его коллектива и принципов их работы. Короткой справкой об этом я и завершу этот материал.

Создана мощная производственная база, позволяющая выпускать сложные мостовые конструкции для строительства искусственных сооружений и обслуживать строительную технику и оборудование. Мостоотряд-56 изготавливает предварительно-напряженные железобетонные балки длиной 24 м. Качество выпускаемых конструкций инспектируется постоянным представителем Московской Мостовой Инспекции (пост № 64). Строительная лаборатория МО-56 осуществляет контроль за качеством строительно-монтажных работ, а также поступающих на стройку конструкций, материалов, применяемых для изготовления бетона, производит испытание сварных швов, монолитного бетона. Для этого у строительной лаборатории есть все необходимое оборудование.

Геодезические работы на объектах выполняются в объеме и с точностью, обеспечивающими соответствие геометрических параметров проектной документации, требованиям СНиПов, ГОСТов. Эти работы контролируются техническим надзором.

И, наконец, о людях. В коллективе Мостоотряда № 56 – опытные инженерно-технические работники и рабочие, способные выполнять самые сложные задачи. Многие проработали не один десяток лет, награждены государственными орденами, медалями, отмечены почетными знаками и званиями. Нет сомнения, что коллектив этот добьется многого в рамках российского масштаба. Хотя бы и в этой нынешней страде на Урал-реке.

Отступления не будет

ООО «Газпромдорстрой» вот уже 15 лет на рынке дорожных работ. Хорошо технически оснащенная, с подбором высококлассных специалистов, все эти годы является одной из лучших дорожно-строительных компаний Оренбургской области, известная и далеко за ее пределами – в России и Казахстане, там, где безупречно работают построенные ею дороги.



Это детище Николая Ивановича Скрипаля, ее генерального директора, депутата Законодательного собрания Оренбургской области, руководителя депутатской фракции «Единая Россия», заместителя Регионального политического совета этой партии. Понятно, что разговор с ним не мог ограничиться дорожными проблемами области, поскольку многие из них, как видится ему, находятся за ее пределами, «в иных сферах».

– Николай Иванович, ваша фирма прочно утвердилась на рынке дорожных работ, востребована, о чем свидетельствует, в частности, на-

дежда Управления дорожного хозяйства области на ее участие в благоустройстве Оренбурга, в освоении средств, отпущенных на это федеральным правительством. Как вам живется и работаете?

– Рынок дорожных работ, как вы, должно быть, знаете, бывая в разных регионах России, в последние годы весьма изменчив. Меня настораживает то, что федеральные деньги, выделяемые на дороги, идут в основном в избранные области: Москву и Московскую область, Санкт-Петербург, Башкирию, Татарстан, Самарскую область... Они получают гораздо больше субсидий и субвенций на развитие дорожной сети, чем наша область. Мы, депутаты-дорожники Законодательного собрания, в числе которых и руководитель дорожного хозяйства Оренбуржья Евгений Денисович Сукоев, не раз поднимали этот вопрос, ставили его перед губернатором Алексеем Андреевичем Чернышевым. Но средств в местном бюджете не хватало на модернизацию дорожной сети, построенной в 60–70-е годы прошлого столетия, и потому изношенной, а на федеральном уровне нас как бы не слышали. И нашей компании, готовой трудиться засучив рукава, на родной оренбургской земле, вынуждено пришлось искать счастье, то есть работу за пределами области.

– И где, если не секрет?

– В Казахстане, где дорожным проблемам уделяется гораздо больше внимания, чем в Российской Федерации. Работали на строительстве нефтеперерабатывающего завода совместно с итальянскими фирмами «Аджип» и «Тодини» и проявили себя должным образом. Потому получили заказ на строительство дорог в Уральской области.

– А еще где?

– Хорошо поставлены дорожные дела в Тюменской области РФ, вернее – обеспечены: дорожный пакет их равен 24–26 млрд рублей. Не хуже этого налажены дела и в Ханты-Мансийске. И мы пошли на север. Только так можно было дать людям работу, удержать специалистов, сохранить коллектив, что в конечном счете и удалось сделать.

Сегодня руководство области сумело «разрулить» обстановку – деньги на дороги наконец-то пошли и в Оренбуржье. Усилия администрации области совпали с устремлением Президента России В.В. Путина, высказанные им в Послании Федеральному собранию, где он четко обозначил одну из главных государственных проблем – проблему дорожного строительства и обустройства городов и населенных пунктов муниципальных образований. Более того, в Государственной думе готовится законопроект о выделении денежных средств на решение этой задачи. Эти ресурсы, стало быть, придут и в Оренбургскую область.

– Вы, Николай Иванович, как руководитель Газпромдорстроя, каким-то образом отреагируете на это?

– Самым непосредственным образом. В связи с чем и хочу заявить: в этом году на протяжении всего строительного сезона мы будем работать на территории Оренбургской области: счастье, то есть работа, пришло к нам, и, похоже, надолго.

Во всяком случае, перспектива хорошо просматривается: освоение фе-





деральных средств на преобразование улиц областного центра – Оренбурга, строительство, реконструкция, ремонт дорог на востоке Оренбуржья – в Акбулакском районе (Адамовка – Комсомольское с выходом на границу Республики Казахстан), еще – 32 км автодороги Ташлу – Соболево – Илек. Впервые наша компания за последние пять лет полностью будет загружена на территории Оренбургской области.

– *Вы говорите о строительном сезоне, то есть летне-осеннем, а...*

– ...а зиму встретим на севере России: в Ханты-Мансийском округе, Нижневартовске, на обустройстве нефтяных и газовых месторождений. С организациями добытчиков у нас долговременные контракты. Мы не содержим дорог, потому зима для нас в родных краях – это простой. А на севере – с морозами и снегом начинается самый разгар дорожных работ. По зимникам только и можно доставить к местам добычи нефти и газа нужное оборудование. Так что работаем круглый год. И, замечу, люди наши работают с охотой. Трудоголики, скажу честно.

– *Помимо организации работы компании, обеспечения ее объемами, чем еще занят генеральный директор?*

– Заботой о завтрашнем дне. Запоздал с переоснащением – потерял потенциал, который нужно только наращивать, чтобы быть востребованным даже на внутреннем, областном рынке, особенно сейчас, когда в область пошли инвестиции в виде федеральных вливаний на дорожные цели.

– *Видите конкурентов?*

– И вижу, и знаю. Это и ГУП «Оренбургремдорстрой» во главе с Геннадием Григорьевичем Карауловым, и ОАО «Оренбургдорстрой» Александра Николаевича Башкатова, и другие поменьше. Приходится интенсивно работать с банками, добиваясь кредитов для приобретения новой техники. Оценивая текущие и предстоящие работы компании, планируем увеличить свои мощности землеройной техникой фирмы «Камац», дорожными фрезами производства американской фирмы «Астек». Приятные хлопоты, хотя и выматывающие. Потенциал фирмы растет.

– *Похоже, Николай Иванович, этому вашему устремлению не будет конца.*

– Так и есть, ведь, как говорил мой отец, настоящий труженик: хорошее

не имеет конца, у плохого – конец в самом начале. Понимание этого, наверное, и подвигает меня к действию.

– *И еще избиратели, наверное, во второй раз приведшие вас в Законодательное собрание области.*

– Несомненно. У нас налажен хороший контакт. В обязанности депутата входит отстаивать их интересы, оглашать их мнения, чтобы они учитывались при принятии каких-либо решений. Тут есть о чем рассказать, но сейчас остановлюсь только на дорожной тематике. 50% избирателей, не только из моего округа, но и из общего числа говорят о необходимости реанимировать дорожную сеть. Меня радует, что этим озабочен сейчас и наш губернатор. Он взял под свой личный контроль освоение федеральных денег. У него состоялось совещание, на котором была поставлена очень четкая задача перевозчикам, производителям щебня, битума, нам, дорожникам, слаженно поработать, качественно, на совесть, на благо граждан области. По сегодняшним делам видно, что участники прониклись его словами, и все ладится.

Надолго ли? Хотелось бы, навсегда. Лет 15 назад, помнится, была принята Президентская программа «Дороги России», которая до конца так и не была выполнена. Более того, расходы на дорожную отрасль с 2,9% от валового продукта скатились почти до 1%. Монголия тратит больше – где-то 1,7%. Для нас это позорно.

– *А если взять европейские страны с их дорожным благополучием?*

– Европейские государства расходуют на содержание и развитие дорожной сети по-разному, но в пределах от 4 до 8–9% от валового продукта. Нам пока достаточно было бы выйти на 3–4%, чтобы дорожная отрасль вздохнула наконец по-настоящему. Период реанимации дорожной сети закончился бы и началось бы ее лечение. В начале лета приезжал в область министр транспорта Игорь Евгеньевич Левитин. Мне удалось задать ему ряд вопросов и получить на них обстоятельные и обнадеживающие ответы. Собственно, нынешняя наша работа и стала во многом последствием той встречи с министром.

До того невнимание к Оренбуржью Дорожного агентства оправдывалось расположением его в стороне от транс-



портных коридоров или их возможно-го прохождения.

Узнать бы, какую голову посетила эта ничем не обоснованная мысль. Впрочем, дураков, каких мало, у нас много. По Оренбуржью, вернее, по местам, где он расположен, проходил Великий шелковый путь! По крайней мере, илецкая соль везлась по нему в переметных сумах в русские земли. И сейчас – положите на карту линейку и направьте ее в сторону Китая, увидите, что самый короткий путь из России в Поднебесную лежит через Оренбург. Есть уже проект «Юг–Север» (из Китая в Россию) – по Шелковому пути. Я, как депутат, руководитель фракции «Единой России», обсуждал это с нашим губернатором Алексеем Андреевичем Чернышевым и просил включить Оренбург в будущую трассу.

– *В завершение нашего разговора, Николай Иванович, хотелось бы вернуться к вашей компании – ООО «Газпромдорстрой».*

– Да мы вроде бы все время только о ней и говорим, поскольку все сказанное отражается на ее деятельности. Вот, к примеру, ФДА одно время основательно взялось за качество дорожных работ, грозило отменить старые нормативы, требовало войти в систему ИСО-1001-200. И что? Мы и еще Оренбургремдорстрой получили сертификат, вошли в ИСО, а старые нормативы не отменены, действуют. Отступление назад? Нет, отступления не будет. Не должно быть. Давайте шагать вперед, на европейский уровень дорожного дела.



Карта автомобильных дорог Оренбургской области





Дом у дороги

Дорожники-оренбуржцы, и не только из областного центра, а и всей области, обязательно сворачивают к этому дому. Здесь можно перекусить, пообедать или поужинать, просто отдохнуть, если нет дел, сгонять партию в бильярд или послушать музыку, побеседовать с другом или с хозяином, если застанешь его здесь.

Хозяин – Анушаван Завенович Багдасарян – дорожник по душе, а значит, по душе гостеприимен. Он человек известный в Оренбуржье. Приехал сюда 33 года назад из Еревана, где окончил строительный техникум. С той поры и работает на дорогах области. Первая из них – Абдулино – Пономаревка (участок автомагистрали Оренбург – Казань). Был мастером строительной бригады, занимающейся возведением искусственных сооружений. И прикипел к этому делу, не менял рабочего профиля.

Бригада была интернациональной, сплоченной общим делом. Анушаван Завенович и сейчас остается интернационалистом, собирая дорожников вместе не только на работе, а и в доме у дороги, о котором будет еще рассказано. Бригада Багдасаряна была на хорошем счету в тресте «Оренбургдорстрой»: все дороги (или почти все), построенные его предприятиями, оснащены искусственными сооружениями интернационалистов: водопропускные трубы самых разных сечений, кюветы, быстротоки, прикромочные лотки... А еще мосты – малые и средние. Самый короткий, вспоминает Анушаван Завенович, протяженностью 49 п. м построили в Соль-Илецке на автодороге Оренбург – Акбулак, все остальные – до 150 п. м.

Несут службу, не подводят, несмотря на увеличивающиеся грузопотоки, возросшую нагрузку на оси, больше стало идти тяжелых автомашин, так называемых «большегрузов».

На основе бригады Багдасарян основал в 1994 году фирму ООО «Ануш», не менял, а только расширял профиль работы. Спрос, как говорится, рождает предложения. В то время многие жители Оренбуржья начали активно строиться, особенно в сельской местности и райцентрах. Для их нужд Анушаван Завенович организовал выпуск фирмой товарного бетона, а для

дорожных дел, которые по-прежнему вел, открыл цех железобетонных изделий. Стали производить кольца диаметром метр двадцать – метр шестьдесят сантиметров, из которых собирались водопропускные трубы, бордюрные блоки, плиты квадратные 0,5 м и 1 м для укрепительных работ. А заодно – для нужд населения – керамзитные блоки: многие желали из них собирать дома.

Фирма «Ануш» с самого начала работала с прибылью. А зачем было бы затевать безнадежное дело, то есть трудиться в убыток? Багдасарян всегда чувствовал груз ответственности за людей, которые с ним работали, и сейчас они от него не уходят. Потому что всегда обеспечены работой, а значит и заработком. А что еще нужно человеку труда? Забота, разве что. И она наличествует в фирме «Ануш». В двухэтажном здании офиса внизу расположены административные службы фирмы, а наверху – гостиница для приезжающих работников. Приехал по делам – поселяйся. И еще одно следует подчеркнуть. На местах работ фирмы рабочие живут не в вагончиках или палатках, а в наемных домах, которые для них снимает директор – Анушаван Завенович Багдасарян.

Словом, все в фирме «Ануш» отлажено. И есть новшества в производимых ею работах. Например, гидротехническое сооружение в виде металлической трубы, гофрированной бетоном, обладающее большой водопропускной способностью. Оно действенно в прудах во время паводка или проливных дождей, когда требуется быстро понизить уровень воды. «Ануш» всегда готова прийти на помощь хозяйственникам.

Фирма Багдасаряна работает в основном на госзаказах, выигрывая торги или подрываясь к крупному дорожно-строительному предприятию, получившему на торгах крупный объект. И ни от кого – ни от Главного



управления дорожного хозяйства области, ни от предприятий, с которыми сотрудничает, – ни одного упрека. ООО «Ануш» надежный партнер, которому можно доверять. В этом можно убедиться на объектах, где работали люди Анушавана Завеновича. В частности, на автодороге Оренбург – Илек – Ташла, на участке ее, проходящем по пойме р. Урал, где они вели берегоукрепительные работы на площади 350 тыс. м². Как вчера положили плиты, а на самом деле в 1997–2000 годы: нигде ни одной просадки!

Багдасарян всегда в работе, чувствует себя мастером и будучи директором. Трудолюбие – это черта характера Анушавана Завеновича. И еще – дружелюбие. Именно из этих качеств, а можно сказать и чувств, родилась у него идея построить кафе-бар, ресторан при дороге: для друзей дорожников (у него среди них нет чужих) и местных жителей. А чтобы можно было им отдохнуть по-семейному, сделал детскую площадку с надувными игровыми устройствами, по которым можно взбираться высоко и прыгать, с качелями и лесенками. Создавал все это не из-за прибыли, а из любви к людям, с которыми живет и работает рядом вот уже 33 года. Стоит дом у дороги, и не пустует. Заезжайте и вы, если окажетесь рядом!

14-я международная выставка



СКЛАД. ТРАНСПОРТ. ЛОГИСТИКА



систем логистики, транспортного обслуживания, средств автоматизации и механизации складских и погрузочно-разгрузочных работ

2007

2-5 октября

www.stl-expo.ru



Организатор: ЗАО "ЭКСПОЦЕНТР"



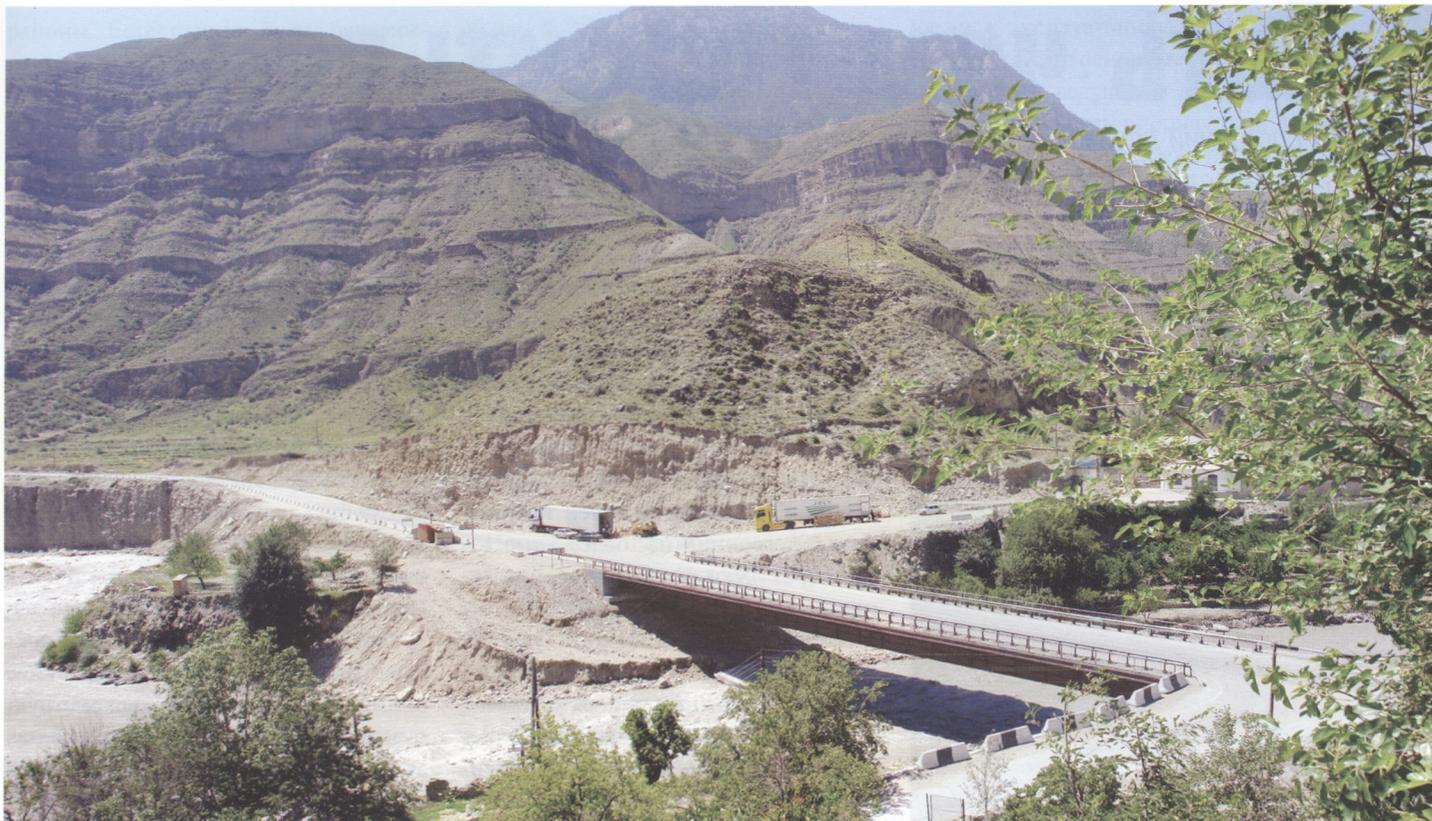
Выставка проводится под патронатом:
Торгово-промышленной палаты РФ
Правительства Москвы

При участии и содействии:
Министерства транспорта РФ
Федеральной таможенной службы России
Министерства сельского хозяйства РФ

ДЛЯ КОНТАКТОВ:

Людмила Гребеникова – руководитель проекта
Светлана Щеглова – менеджер проекта
Тел.: (495) 255-28-58, 255-28-89
Факс: (495) 205-60-55, 256-72-97
E-mail: greben@expocentr.ru, sheglova@expocentr.ru

реклама



От моря до вершины гор подвластны им пути...

Святое дело строить дороги. Недаром у всех народов о них так много пословиц и поговорок, столько сложено замечательных песен и написано стихотворений. И в каждом обязательно встретится метафора: дорога – это жизнь, это судьба. А для горного Дагестана это не просто досужее сравнение. Без них тут в самом деле не выжить.

Этот край удивительно красив и разнообразен – здесь можно встретить разные ландшафты, климат, познакомиться с четырьмя десятками коренных народов, обладающих каждый своей культурой, традициями и языком, и всех их связывают именно дороги.

Еще до 1917 года республика была краем сплошного бездорожья и на ее территории было всего 707 километров гужевых дорог и 9 тысяч километров горных троп. Из-за этого многие селения по полгода оставались оторванными друг от друга. Теперь общая протяженность территориальных

дорог общего пользования в Республике Дагестан – 7513 км, из них в числе республиканского значения – 2096 км и местного – 5416 км. При этом асфальтобетонное покрытие имеет 2405 км дорог, гравийное – 4595,6 км и грунтовое – 512 км. Если оценивать их по техническим категориям, то к первой отнесены 12 км дагестанских автодорог, ко второй – 5, третьей – 1160 км, четвертой – 3280, пятой – 2543 км и вне категории находится 512 км.

Не будет преувеличением сказать, что больше ни в одном регионе России не доводится так часто бороться за каждый километр – да что там, метр дороги, проложенной среди горных хребтов, на опасных склонах и через коварные реки. И недаром в Дагестане с особым уважением относятся к строителям дорог. А глядя на самоотверженных людей, которые посвящают свою жизнь такому непростому и благородному делу, понимаешь – пока есть такие патриоты, будет жива и страна.

Есть чем гордиться

О состоянии дорожной отрасли Дагестана, ее проблемах и достижениях рассказывает начальник ГУ «Дагестанавтодор» Магомедрасул Омаров.



Магомедрасул Магомедалиевич, как вы оцениваете нынешнее состояние сети автодорог в Республике Дагестан?

— Состояние сети дорог в республике в целом можно охарактеризовать как удовлетворительное. В Дагестане большая протяженность дорог общего пользования — 7513 км. 93% из общей сети автодорог общего пользования — это дороги с твердым покрытием. Подавляющее количество населенных пунктов республики имеет подъездные дороги с твердым покрытием, что обеспечивает движение транспортных средств в любое время года, независимо от погодных условий. Из 41 райцентра республики в настоящее время 30 райцентров имеют подъезды с асфальтобетонным покрытием. И этот показатель с каждым годом увеличивается. 32% из общей протяженности всей сети имеет асфальтобетонное покрытие. Это, конечно, невысокий показатель, но нужно учитывать условия горной республики со сложным рельефом и геологическими условиями. К тому же автомобильные дороги — единственный способ перевозки людей и грузов в горной части

республики, потому что там отсутствуют железные дороги, судоходные пути. Поэтому с транспортной точки зрения я могу сказать, что автомобильные дороги выполняют свою функцию.

Если оценивать состояние дорог с технической точки зрения, то большая часть автодорог, особенно в горной части, — это дороги низкой технической категории. У нас более 5 тыс. км автодорог IV и V технической категории. Более 500 км автодорог имеет грунтовое покрытие. Многие участки дорог, особенно в горной местности, проходят в сложных горных условиях, по скальным полкам, имеют затяжные подъемы, спуски, недопустимые радиусы кривых. Поэтому дороги общего пользования и местная сеть не отвечают современным требованиям. В новых условиях к дорогам предъявляются повышенные требования. Многие участки автодорог не отвечают нормам и требуют реконструкции.

В целом мы стараемся сделать все возможное для того, чтобы оздоровить дорожно-транспортную обстановку, максимально снизить количество ДТП. Кое-что нам удастся сделать, хотя работаем в ограниченных финансовых условиях. Упор делается в основном на содержание автодорог, поскольку средств на капитальный ремонт, реконструкцию катастрофически не хватает. В частности, недоремонт составляет около 80–85% от всей протяженности сети, это порядка 6 тыс. км автодорог. Объемы ремонтных работ с каждым годом падают и при требуемом ремонте 800 км автодорог в год мы в прошлом году отремонтировали 33 км, а в этом — порядка 40 км. Поддерживать такую громадную сеть только за счет средств на содержание невозможно.

— Какковы главные тенденции развития сети дорог общего пользования?

— В последние годы дорожная отрасль испытывает особые трудности с финансированием. Естественно, это осложняет работы дорожных служб и мешает выполнению тех программ, которые перед нами стоят. В част-

ности, из-за финансовой недостаточности не выполняется Программа совершенствования развития автомобильных дорог в Республике Дагестан на период с 2001–2010 гг. «Дороги Дагестана XXI века». Поэтому мы с учетом отставаний подготовили Программу совершенствования и развития автомобильных дорог РД на период 2008–2012 гг. В первую очередь упор сделан на те объекты, которые у нас в Программе уже есть.

Что касается ближайшей перспективы, то в первую очередь основное внимание будет уделено реконструкции участков дорог, входящих в состав автодорожного маршрута Махачкала — Ботлих, в том числе и Гимринского автодорожного тоннеля и подъездных дорог с двух сторон. А также продолжение реконструкции автомагистрали первой технической категории Махачкала — аэропорт.

Параллельно будет начата реконструкция участка автодороги Манас — Сергокала — Первомайское, поскольку этот участок дороги несет на себе основную тяжесть грузопотока в горную часть республики. Также реконструкцией будут охвачены автодороги Гуниб — Цуриб, Мамраш Ташкапур — Араканский мост на участке Вачи — Кумух, Гунибское шоссе — Вантляшевский перевал на участке Хебда — Чалда, Кизляр — Терекли-Мектеб, Хасавюрт — Бабаюрт. С этого года начаты работы по строительству нового мостового перехода в с. Ново Филя через р. Самур на автодороге Новоапцах — Тагиркент — Ялама в целях создания альтернативного варианта проезда на участке перехода через российско-азербайджанскую границу, поскольку существующий пограничный переход на федеральной дороге «Кавказ» уже не справляется с движением транспорта. Также в планах реконструкция 5-километрового участка автодороги Араканская площадка — Араканский мост для обеспечения наикратчайшего выхода через Гимринский автодорожный тоннель в Хунзахский, Шамильский, Тляртинский и Цунтинский

районы. Естественно, будут осуществляться и работы по реконструкции и ремонту местных дорог. Очевидно, что без развития транспортной инфраструктуры полноценная реализация национальных проектов невозможна. Успех реализации каждого из существующих национальных проектов напрямую зависит от динамики развития дорожной сети. И это понимание сегодня существует на всех уровнях власти. Но, к сожалению, развитие дорожной сети пока не стало приоритетным направлением, а ведь без хороших дорог многие проблемы, на которые нацелены национальные проекты, решить будет невозможно.

– Чем сегодня могут гордиться дорожники Дагестана?

– Тем, что в такой маленькой республике, за короткий промежуток времени появилась достаточно надежная автодорожная сеть. В 1929 году (дата образования Дагестанавтодора) было всего 1 тыс. км автодорог, а на сегодняшний день, считая и федеральные дороги, протяженность дорог общего пользования составляет более 8 тыс. км.

Строительство опорной сети дорог в основном осуществлено в последние

40 лет. В 90-е годы нам удалось перевести две местные автодороги в федеральную сеть – Астрахань – Махачкала и Кочубей – Нефтекумск – Минеральные Воды протяженностью 364 км. Причем более 170 км этих дорог мы реконструировали и перевели во II техническую категорию.

До чеченских событий связь с севером республики была только через территорию Чеченской Республики по автодороге Хасавюрт – Гребенская – Кизляр. Мы построили дорогу напрямую от Бабаюрта до Кизляра протяженностью 33 км и этим обеспечили выход к северным районам – Ногайскому, Тарумовскому, Кизлярскому. Построили мост через р. Самур длиной около 400 м, который позволил в обход территории Азербайджана соединить три южных района республики – Ахтынский, Докузпаринский и Рутульский.

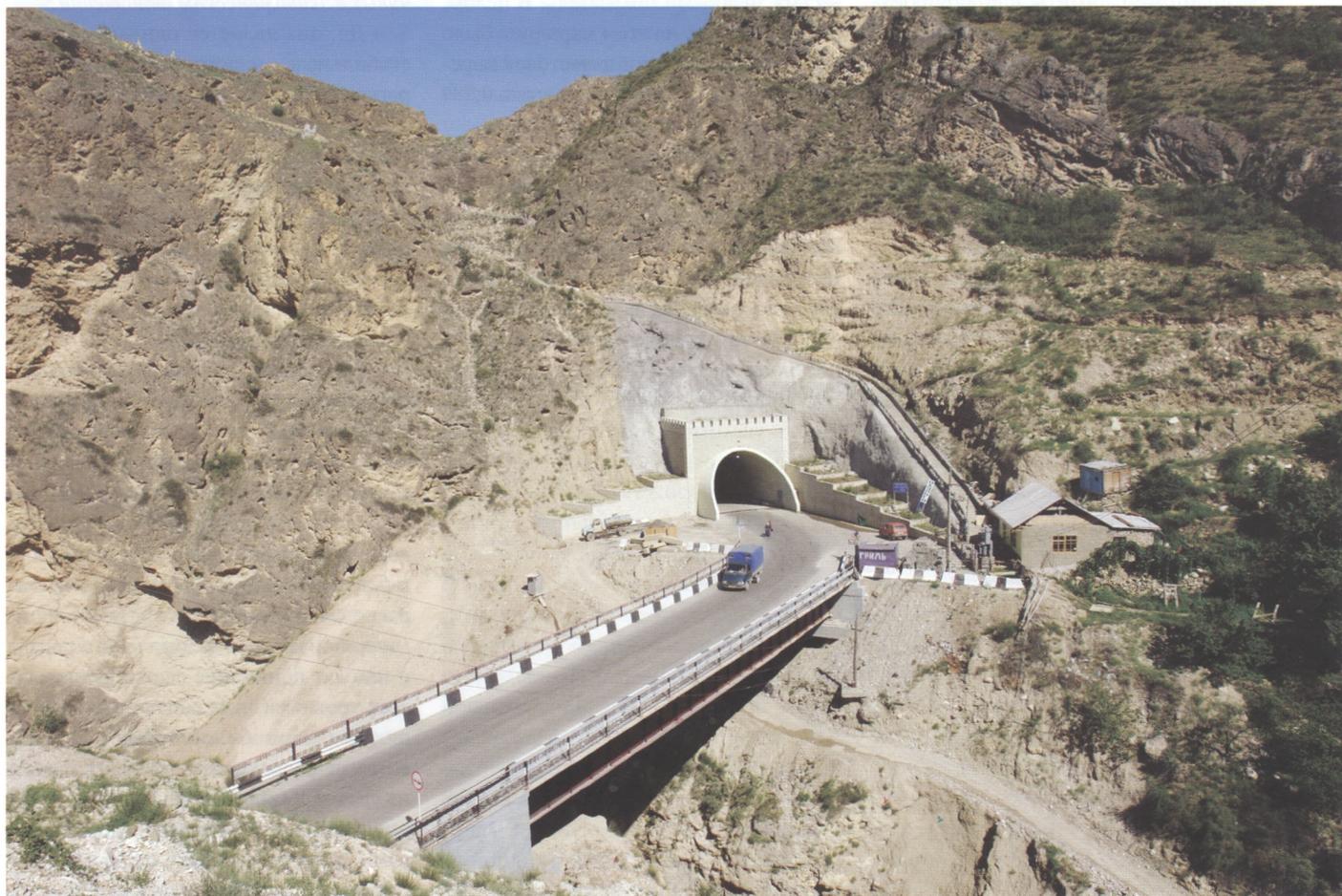
Нам удалось в последние годы построить ряд объектов, которые в корне изменили схему транспортного обеспечения районов республики, особенно высокогорных. Это такие объекты, как автодороги Урма – Губден, Чалда – Карадах. В прошлом году

ввели в эксплуатацию дорогу Гимры – Чирката. Это основные бесперевальные дороги, ведущие в глубь горного Дагестана. То есть опорная сеть в республике практически уже построена.

Дагестанавтодор имеет мощную производственно-техническую базу. На сегодняшний день на территории республики в системе автодора функционирует 26 асфальтобетонных заводов. У нас хорошие кадры, специалисты со стажем. Созданы все условия для нормальной работы. Бытовые проблемы у нас решены, практически все специалисты обеспечены жильем.

В заключение хотелось бы также отметить, что большое внимание развитию сети автомобильных дорог уделяет Президент РД Муху Гимбатович Алиев. Также постоянную поддержку мы ощущаем и со стороны Правительства РД и Народного собрания РД. Есть понимание наших проблем и в Федеральном дорожном агентстве Минтранса России.

Хотелось бы пожелать всем дорожникам Дагестана, чтобы они были всегда обеспечены работой, чтобы достойно решали поставленные задачи, мира и процветания.



Главное – не сбавлять темп

Интервью заместителя председателя Правительства Республики Дагестан Николая Чичварина:

– *Николай Викторович, как вы оцениваете результаты прошлого года и текущую работу дорожных предприятий региона?*

– Дорожная отрасль Дагестана развивается динамично, как и вся экономика нашей республики. Отмечу, что в последние три года и правительство республики выдерживает обязательства, взятые региональным бюджетом в отношении ее финансового обеспечения.

В нынешнем году, по сравнению с прошлым, рост объемов выполнения программных мероприятий составляет больше 10%. За счет своевременного финансирования мы стараемся опережать инфляционные процессы, которые могли бы повлиять на качество и сроки выполнения работ. Кроме того, мы планируем лимиты финансирования ежемесячно с учетом сезонного характера дорожно-строительных работ. В таком случае большая доля обеспечения приходится на период с середины весны до октября, а ближе к зиме, ввиду горных условий и особенностей климата, часть разделов программы сворачивается.

– *Какова структура финансового обеспечения дорожной отрасли республики?*

– На федеральный бюджет приходится 59% (930,4 млн рублей) и 41% (640 млн рублей) – на региональный. Надо сказать, что во время защиты финансирования программ дорожного строительства в федеральном центре одними из факторов, которые принимаются во внимание, являются протяженность трасс, условия высокогорья и крайняя необходимость обеспечения транспортной доступности горных районов.

За первое полугодие из республиканского бюджета программные мероприятия профинансированы в объеме 52%. Однако из федерального центра до сих пор никаких средств не поступало. Это ситуация общероссийская, поскольку в данный момент идет пересмотр и корректировка ряда

инвестиционных программ 2008–2012 гг., и по другим проектам финансирование также вместо начала года только открылось.

– *На каких объектах сосредоточено самое пристальное внимание?*

– Мы стремимся руководствоваться реальной ситуацией на дорогах в республике. К примеру, в прошлом году сдана автодорога Гимры – Чирката. Она имеет исключительное значение, так как по бесперевальному маршруту связывает г. Махачкалу и ряд районов Андийской долины, в том числе и Ботлихский район, где осуществляется строительство военного городка.

В первую очередь нами финансируется строительство автодороги Махачкала – Буйнакск – Гимры – Чирката – Сагринский мост – Тлох – Ботлих. По окончании работ путь от Махачкалы до Ботлиха сократится во времени на два часа – для высокогорного Дагестана это весьма значимый показатель. В целом, в прошлом году на этом маршруте было сдано 11 км автодорог и мостовой переход в с. Чирката протяженностью 0,782 км.

В районе Андийской долины большая для высокогорья плотность населения, и потому приведение в нормативное состояние дороги в этом направлении имеет не только социальное, но и экономическое значение.

Всего за прошлый год в Дагестане построен и сдан 21,482 км дорог. Для республики это значительный прирост, с учетом того, что общая протяженность автомобильных дорог здесь составляет около 8 тыс. км.

Сейчас на федеральном уровне идет работа над целевой программой строительства автотрассы «Кавказ». В советское время самое большое внимание уделялось участкам этой дороги в Ставропольском и Краснодарском краях. Теперь же модернизируется и ремонтируется участок от Махачкалы до границы с Азербайджаном, но не системно. Кроме того, за последние 10 лет местами там возникли самовольные застройки, и сейчас одной из проблем становится вопрос компенса-



ции местным жителям, которые имеют вдоль автотрассы жилье, магазины или иные строения. Он регулярно поднимается на совещаниях в контексте обсуждения аспектов дорожного строительства на трассе «Кавказ».

– *Можно ли назвать дорожную отрасль Дагестана в числе самых устойчивых в экономическом отношении?*

– Да, она является одним из самых стабильных налогоплательщиков в регионе. За последние восемь месяцев республиканская комиссия, которая занимается налогами и борьбой с теневой экономикой, ни разу не приглашала на свои заседания представителей дорожных организаций. В поле зрения комиссии, рассматривающей вопросы задержки выплаты заработной платы, они тоже не попадают.

– *Что бы вы хотели пожелать работникам дорожной отрасли?*

– Я желаю дагестанским дорожникам не сбавлять набранных ими темпов строительства. На протяжении последних лет, начиная с перестроечных времен, дорожные предприятия республики сумели сохранить профессиональные кадры, деловые контакты с вышестоящими организациями федерального центра и находят понимание своих проблем на всех уровнях как специалисты, выполняющие свои обязательства, у которых слова не расходятся с делом. И теперь, на уровне Южного федерального округа они имеют заслуженно хорошую репутацию. А еще я желаю им солнца и мирного неба – и тогда все будет хорошо.



Дагестанавтодор – в борьбе за каждый километр

Государственное учреждение «Дагестанавтодор» является единым заказчиком и органом управления автомобильными дорогами Республики Дагестан. На его балансе находится 7513 км территориальных дорог общего пользования, протяженность которых за последние 30 лет увеличилась более чем на 1500 км.

Протяженность дорог с твердым покрытием на 1000 км² территории составляет здесь 151 км. Основу дорожной сети республики составляют региональные автомобильные дороги общей протяженностью 2097 км, значительная часть которых соединяет столицу республики с районными центрами. Из всей территориальной сети только треть из них имеет усовершенствованное покрытие.

Это накладывает особую ответственность на дорожников. Они каждый день сдают экзамен на профпригодность. Ведь они борются не только с экономическими трудностями, но и вынуждены сражаться с природой, ее капризным

климатом, стихийными бедствиями и сложным ландшафтом. Дагестанавтодор в последние годы строил свою работу на основе целевой программы совершенствования и развития автомобильных дорог Республики Дагестан на период 2001–2010 гг. «Дороги Дагестана XXI века». Но время потребовало внесения корректив в этот документ, и поэтому в управлении разработали проект Про-

граммы развития и совершенствования территориальных автомобильных дорог общего пользования Республики Дагестан на период 2008–2012 гг.

В системе строительства, ремонта и содержания дорог в Дагестане работает 45 организаций, а помимо этого в дорожном хозяйстве занято еще около семи десятков предприятий, – а это более 2500 человек.



Залог развития



Дагестан – это один из самых сложных регионов России в отношении содержания дорог. Здесь они располагаются и на равнинах, как в основном по всей стране, и в предгорье, и в горах, а по периметру Кавказского хребта пролегают и высокогорные дороги. На высоте более двух тысяч метров над уровнем моря проходят перевальные участки. Необычайно много в республике и мостов, опорных стен, водопропускных труб и других искусственных сооружений.

Содержанием территориальных дорог в Дагестане занимается 45 подрядных организаций, которые раньше в основном были структурными подразделениями Дагестанавтодора. Чтобы обеспечить здоровую конкуренцию, в регионе поощряется создание новых акционерных обществ. Они часто оказываются мобильнее, чем бывшие государственные предприятия.

Сложности эксплуатации дорог вызваны рядом факторов. Например, с суровым характером зим в высокогорной части Дагестана. Из-за близости моря частые переходы температуры через ноль способствуют разрушению дорожных покрытий. В это время дорожники выходят на очистку от снега, обработку трассы противогололедным материалом, уборку снежных валов на обочинах, уход за искусственными сооружениями. В горах есть и такой особый вид работ, как обеспечение проезда после схода снежных лавин.

Затем наступает черед весенних паводков. В горах в основном реки ледниковые, и когда ледники тают, на-

чинается половодье, усугубляющееся ливневыми дождями. В этот период оказываются смыты целые участки дорог и зачастую не бывает альтернативного маршрута.

Еще одна особенность Дагестана – это наличие тоннелей. Их семь, и они имеют общую протяженность 5264 п. м. Среди них выделяется большой Гимринский тоннель (4283 метра), который передан в ведение республики из РАО «ЕЭС». Есть распоряжение закрыть его, поскольку стоит проблема поддержания безопасности в тоннеле. Однако автотранспорт ходит по нему довольно интенсивно, несмотря на запреты щиты. Как только будет проведен тендер на завершение строительных работ в Гимринском тоннеле, обязанность обслуживания объекта перейдет к подрядчику.

Дагестанавтодор делает немало и для обеспечения безопасности движения. Среди дорожных условий, которые сопутствуют совершению ДТП, можно назвать неровность и дефекты дорожного покрытия, отсутствие или плохую различимость горизонтальной разметки, неудовлетворительное состояние обочин, занижение или отсутствие ограждений в нужных местах, а также тротуаров или пешеходных дорожек, низкие сцепные качества дорожного покрытия, ограниченную видимость, недостаточное освещение, деревья на обочине, отсутствие дорожных знаков.

Пункты дорожного сервиса также часто не отвечают там правилам безопасности движения. Муниципальные чиновники выдают разрешения на индивидуальное строительство комплексов по обслуживанию, и владельцы начинают возводить их ближе, чем позволяют правила, не предусматривая полос разгона и торможения, разрушая дорожное полотно и т.д. Мы работаем и по урегулированию этих моментов, проводим совместные рейды с сотрудниками ГАИ, применяем меры административного воздействия. За последние два года выдано 470 предписаний.

Для улучшения обстановки на территориальных дорогах проводятся совместные обследования с ГИБДД республики, Автодорнадзором и

транспортными предприятиями их состояния, и в итоге обнаруживаются очаги аварийности, где в течение года происходит два и более ДТП на километр дороги. Перечислю самые напряженные участки. Среди них Махачкала – Верхний Гуниб протяженностью 145 км, где выявлено 19 очагов аварийности. На участке Леваша – Акуша – Уркарах – Маджалис – Буйнакск – Кизилюрт 10 таких очагов, на участке Манас – Сергокала – Первомайск – 13, на участке Мамраш – Ташкапур – Араканский мост – 9, на участке Хасавюрт – Бабаюрт – 10. Там в первую очередь проводятся работы по улучшению обстановки пути, снижению скорости движения, в том числе с устройством искусственных неровностей, обозначением пешеходных переходов разметкой, установкой направляющих пешеходных заграждений. Затем участки включатся в план перспективных мероприятий, среди которых – строительство тротуаров и пешеходных дорожек, установка освещения и реконструкция участков с переводом в более высокую техническую категорию.

Все это в целом привело к значительному – на 74% – сокращению количества аварий, произошедших по дорожным условиям, по сравнению с 2006 годом.

Остается добавить, что не приведу в порядок дороги, ничего нельзя добиться и в других сферах экономики, особенно в дотационном регионе, где большая часть населения живет за счет сельского хозяйства. И для них очень важно, чтобы урожай был сохранен, а продукция была быстро доставлена на рынки. Качественные дороги подтолкнули к развитию и малый бизнес, а также и энергетику. В горных районах вообще слабо развита инфраструктура и это не позволяет разворачивать там проекты по устройству малых ГЭС и каскада электростанций. Туризм тоже зависит от наличия дорог, однако в этом случае должна быть стабильность и безопасность не только в Дагестане, но и в соседних республиках.

**Начальник отдела ремонта и содержания территориальных дорог
ГУ «Дагестанавтодор»
Магомед Тагиров**

Качество – это лицо наших строителей

Действующая система контроля качества дорожно-строительных работ в ГУ «Дагестанавтотор» является составной частью программы совершенствования и развития сети автомобильных дорог Республики Дагестан.

Цель действующей системы контроля качества – добиться коренного улучшения качества производимых дорожных работ и на этой основе повышения капитальности и долговечности дорог и дорожных сооружений, совершенствования транспортно-эксплуатационного состояния и эстетического облика дорог, с целью максимального удовлетворения потребностей пользователей дорог.

В автодоре внедрена 3-уровневая система организации качества, которая включает в себя контроль качества на уровне подрядной организации, контроль качества на уровне заказчика (геодезический, лабораторный, приемочный) и оценочный контроль на уровне рабочей комиссии заказчика по качеству.

В состав действующей системы качества в дорожной отрасли ГУ «Дагестанавтотор» входят система управления качеством, система управления качеством подрядных организаций, независимые экспертные организации, проектные организации.

Система контроля качества включает в себя входной контроль качества проектных работ и экспертизу сметных расчетов, осуществляемых техническим отделом учреждения, входной контроль качества поступающих материалов и изделий осуществляется лабораториями подрядчиков под контролем центральной лаборатории, операционный контроль технологических процессов осуществляют лаборатории подрядчиков и отдел контроля качества ГУ «Дагестанавтотор», прямо-сдаточный контроль выполненных работ осуществляют работники технического надзора с привлечением лабораторной службы. Каждая партия выпускаемого щебня, гравийно-песчаной смеси, битума подвергается испытанию на соответствие ГОСТ или ТУ и сопровождается паспортом установленного образца, инспекционный контроль качества осуществляет отдел контроля качества.



Контроль качества строительства (реконструкции), капитального ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них производится с целью выяснения и обеспечения соответствия выполненных работ и применяемых материалов, изделий и конструкций требованиям проекта, СНиП и других действующих нормативных документов.

Отдел контроля качества ГУ «Дагестанавтотор» своевременно и качественно выполняет необходимый комплекс геодезических измерений, лабораторных испытаний и исследований.

Если обратиться к самым важным объектам дорожного строительства в республике, то надо начать с ее визитной карточки – строящейся автодороги первой технической категории Махачкала – аэропорт с подъездом к г. Каспийску.

Сотрудники отдела постоянно вместе с работниками производственно-технических отделов выезжают на объект, контролируют участки дороги на предмет соблюдения технологии строительства, производственных процессов, соответствия качественных характеристик сырья, материалов, изделий, геометрических параметров проектным данным, требованиям действующих стандартов, технических условий, строительных норм и правил.

Приведение в нормативное состояние маршрута Махачкала – Ботлих на сегодняшний момент является самым масштабным объектом дорожного строительства в республике. Расположенные на местах реконструкции дороги лабораторные посты определяют

качество используемых в дорожном строительстве материалов, а также самое главное – качество выполнения завершённых технологических операций.

Дагестанавтотор регулярно проводит совет по качеству, куда приглашаются руководители подрядных организаций для обсуждения текущих вопросов и обмена опытом. Нередко мы предлагаем коллегам ознакомиться с организацией работ, к примеру, на строительстве автомагистрали Махачкала – аэропорт, показываем новые материалы, знакомим с передовыми технологиями производства дорожных работ.

Вообще же наши предприятия очень стараются повысить свою конкурентоспособность. Внутри рабочих коллективов идет активная передача опыта, специалистов отправляют на учебу, курсы и семинары, зачастую даже за пределы республики. В строительстве стали применяться новые материалы. Нас, как заказчиков, очень радует, когда дорожники сами обращаются к нам, чтобы мы оценили качество производимых ими работ.

В целом, надо отметить, что в течение пяти лет в деятельности наших предприятий происходят заметные положительные сдвиги. Отрадно, что у нас строят дороги лучше, чем вчера, а завтра, несомненно, будут работать лучше, чем сегодня. Я уверен, что качество – это тот ресурс, с помощью которого Дагестанавтотор может выйти на качественно новый уровень развития.

**Начальник отдела контроля качества
ГУ «Дагестанавтотор»
Гаджи Лахиялов**

Маршрут особого назначения

Горно-стрелковая бригада Министерства обороны России, которая переводится в Дагестан из Грузии, в настоящее время базируется в населенном пункте Ботлих. Строительство военного городка началось с 2005 года. Для нормального функционирования этого объекта подводятся коммуникации, важнейшим из которых можно по праву назвать автодорожный маршрут Махачкала – Ботлих. Все, что касается сооружения городка, находится под контролем Президента России и руководства Республики Дагестан. Строительство и реконструкцию участков дорог в составе этого маршрута поручено вести ГУ «Дагестанавтодор». Каждую неделю специалисты управления докладывают о ходе работ на этом направлении в федеральное дорожное агентство.

Автодорожный маршрут Махачкала – Буйнакск – Гимры – Чирката – Сагринский мост – Тлох – Ботлих – это наиболее короткий путь, который связывает столицу республики с центрами горных районов в долине реки Андийское Койсу. Программой работ намечается приведение в нормативное состояние этого автодорожного маршрута, общая протяженность которого – 152 км. Весь маршрут состоит из отдельных участков пяти автомобильных дорог республиканского значения. С учетом их разного технического и транспортно-эксплуатационного состояния весь маршрут можно условно разделить на несколько основных частей. Это автодорога Махачкала – Буйнакск (км 0 – км 8), Буйнакск – Гимринский автодорожный тоннель (км 32 – км 58), сам Гимринский автодорожный тоннель (км 58 – км 62,5), Гимринский автодорожный тоннель – Гимры (станция Ирганайского гидроузла) (км 62,5 – км 72), Гимры – Чирката (км 72 – км 88), Чирката – Сагринский мост (км 88 – км 97), Сагринский мост – Тлох (км 97 – км 118), Тлох – Ботлих (км 118 – км 152).

Пока этот маршрут не может быть открыт для автотранспорта официально. Дело в том, что в эксплуатацию не сдан Гимринский автодорожный тоннель. Но из-за значительного сокращения времени в пути автотранспорт

ходит именно по этому недостроенному объекту.

– Действительно, в настоящее время мы в основном концентрируем усилия на реконструкции и строительстве дорог именно на маршруте Махачкала – Ботлих, – подтвердил первый заместитель начальника ГУ «Дагестанавтодор» Насирулла Джафаров. – К 2010 году мы должны полностью завершить эту работу. Из 152 км 16 реконструировали до того, как было принято решение о приведении в нормативное состояние этого маршрута. В прошлом году было введено 11,7 км автодорог, в этом планируется сдать еще 18,7 км. В прошедшем году на этом маршруте освоено 595 млн рублей. Финансирование работ осуществляется из федерального бюджета с долевым участием республиканского.

...Из 14 имеющихся там объектов с учетом выделенных средств в минувшем году дорожники работали на семи из них. Они смогли ввести в эксплуатацию участок Махачкала – Верхний Гуниб (км 3 – км 8) по нормативам второй технической категории. Там несколько смягчены продольные уклоны и увеличены радиусы поворотов, что позволяет теперь любому транспортному средству пройти по этому участку с расчетной скоростью.

Второй значимый объект, который был открыт 22 декабря, – мостовой переход у селения Чирката через реку Андийское Койсу. При реализации этого проекта в Дагестане впервые было принято решение о перекрытии русла реки одним металлическим пролетным строением длиной 70,15 м. Это позволило уйти от промежуточных опор, которые во время паводков в условиях горных рек являются слабым звеном. К нему построено 712 п. м подходов.

Третий введенный в эксплуатацию объект – шесть километров первого пускового комплекса дороги Хасавюрт – Тлох – Араканская площадка (участок км 137 – км 152). На остальных четырех объектах дорожные строители готовили заделы для будущих работ – земляное полотно и искусственные сооружения.

– Болезненным вопросом в этом рай-



Первый заместитель начальника ГУ «Дагестанавтодор» Насирулла Джафаров

оне для дорожников остается проблема компенсации более 400 владельцам садов за вырубку деревьев, которые попадают в полосу отвода, – посетовал первый заместитель начальника Дагестанавтодора. – При подсчете то и дело возникают расхождения в их количестве. С одними людьми удастся мирно договориться, другие требуют необоснованно большие деньги... И все же несмотря на определенные трудности в прошлом году мы создали достаточно хороший задел: в составе объекта Хасавюрт – Тлох построена база на Сагринском мосту, а также асфальтобетонный завод и дробильная установка. Это строительство еще не полностью завершено, однако оборудование уже работает.

Нужно отдельно отметить, что в 2006 году было открыто движение по строящейся дороге Гимры – Чирката. Это настоящая революция в дорожной истории республики. Раньше дорога проходила через Ашильгинский перевал, расположенный на высоте 1500 м, и занимала 1,5–2 часа езды. Некоторым так и не удавалось преодолеть его – и не только машинам с тяжелыми грузами, но и легковым автомобилям. Завершение строительства первой очереди автодороги Гимры – Чирката в гравийном варианте покрытия – событие исторической важности и для горных районов, и для Дагестана в целом. Это в корне меняет схему автотранспортного сообщения ряда горных районов Андийской долины со столицей республики и делает марш-

рут всепогодным, бесперевальным, коротким и менее затратным. По времени путь от Махачкалы до Ботлиха сокращается с пяти до трех часов. В нынешнем году эту дорогу начали асфальтировать силами ОАО «Строймеханизация», генеральным директором которого является Рамазан Муммуев. После этого время в пути на ней еще больше сократится.

Кроме того, ввод этой дороги даст толчок к оживлению высокогорных районов, их экономики и социальной сферы, а также развитию сельского хозяйства и гидроэнергетики. В республике запланировано строительство каскада ГЭС и действующий маршрут существенно облегчит работу гидростроителям. А отсюда открываются и перспективы развития горного туризма, ведь именно тут находится огромное количество памятников старины, начиная от священной горы Ахульго.

– В текущем году, – продолжает свой рассказ Насирулла Джафаров, – работы идут на восьми объектах. Один из них – это участок дороги Хасавюрт – Тлох (км 102 – км 113). Кроме того, запланировано и начало работ по достройке Гимринского автодорожного тоннеля длиной 4285 м. Дата проведения торгов пока неизвестна, сейчас завершается подготовка необходимой документации на этот объект. Но мы должны в этом году начать его строительство. Это основной объект в составе маршрута Махачкала – Ботлих. В мае 2006 года, в соответствии с распоряжением Правительства Республики Дагестан, он был передан

из ОАО «Сулакэнерго» в ведение Дагестанавтодора.

Бюджет объекта составляет 3200 млн рублей, с учетом компенсационных выплат в ценах этого года. По нему предстоит большой комплекс работ, поскольку тоннель наполовину не завершен и требует устройства водоотвода, усиления обделки, строительства проезжей части и монтажа всех систем жизнеобеспечения – вентиляции, электричества, видеонаблюдения, противопожарной сигнализации. При наличии финансирования все это можно будет сделать за три года.

В нынешнем году будет введено три объекта протяженностью 18,7 км: второй пусковой комплекс по направлению Махачкала – Буйнакс – Левашы – Верхний Гуниб (км 8 – км 16 протяженностью 8440 м), а также 2 км дороги Гимры – Чирката полным асфальтированием и участок Араканская площадка – Унцукуль – Сагринский мост (км 48 – км 57) протяженностью 8260 м.

– Если в текущем году мы успешно выполним поставленные задачи, то дорога кардинально изменит свой облик, – считает Насирулла Магомедович. – Например, на участке км 48 – км 57 по направлению Хасавюрт – Тлох построено два моста, устраняются существующие зигзаги, построенные напрямую участки облегчают условия движения. За этот год прирост дорог с асфальтобетонным покрытием на этом маршруте составит 24 км. Для республики это большое дело.

А в 2008 году дорожники Дагестана планируют сдать уже 35 км дорог с



Генеральный директор ОАО «Строймеханизация» Рамазан Муммуев

асфальтобетонным покрытием. Из тех 104 км, которые надо будет построить до 2010 года, 4 км приходится на Гимринский тоннель. Таким образом, в среднем по 33 км нужно сдавать ежегодно. Но для выполнения этой задачи должно быть и соответствующее финансирование.

– На 2007 год на это направление запланировано 618 млн рублей, в том числе из федерального бюджета – 584 млн рублей, – пояснил Насирулла Магомедович. – Однако реальная потребность – около полутора миллиардов. Наши проблемы понимают в федеральном дорожном агентстве. Но при распределении субсидий на будущее надо учесть наши потребности и предусмотреть выделение средств в объеме не менее 2 миллиардов рублей ежегодно, с учетом инфляции. Это абсолютно нормальная цифра, потому что на начало 2008 года объем оставшихся работ на маршруте Махачкала – Ботлих составит в денежном выражении около 5 млрд рублей в действующих ценах.



Им все задачи по плечу



Генеральный директор МРСУ
Али Мусаев

Дагестан, кроме своего традиционного названия «Страна гор», может называться еще и страной мостов. В республике их около 1300. Лидером в их строительстве по праву считается Мостостроительное управление (МРСУ). В прошлом году оно отметило свой 30-летний юбилей. За годы работы силами этой организации воздвигнуто более сотни объектов как в равнинных районах, так и в высокогорье Дагестана. Каждый из них может служить предметом гордости мостовиков. Например, мост под горой Ахульго у западного портала Ашильтинского автодорожного тоннеля на автодороге Гимры – Чирката. Красноармейский путепровод, мосты в Кизлярском, Кизилюртовском, Тляртинском районах и многие другие, чрезвычайно сложные объекты. К слову, если когда-то МРСУ строило три моста в год, то сегодня ему по силам вводить по 10–12.

В МРСУ занято около 140 человек. По меркам республики это большая организация. Тут практически нет мастеров и прорабов без высшего профессионального образования. Среди множества плюсов управления – то, что с любыми объемами работ оно справляется досрочно. По мнению генерального директора Али Мусаева, это вполне соответствует потребностям Дагестана.

Профессионалы именно этого

предприятия построили путепровод – развязку на 83-м пикете автодороги Махачкала – аэропорт, а также пешеходный переход на 35-м. Оба они введены в эксплуатацию в 2005 году. Тогда же у подъезда к Каспийску управлением сдан мост через канал второго пускового комплекса этой автодороги. Теперь МРСУ занимается строительством путепровода на этом маршруте длиной 360 м и габаритом 34 м. Аналогов такому мосту в республике нет. Площадь мостового полотна составляет более 10 тыс. м².

Прораб участка Магомед Абдулаев показывает уже сделанные береговые опоры, укрепленные геоканкасами. Затем георешетки заполняются щебнем, что обеспечивает долговечность и сохранность откосов. К слову, габионные сетки для защиты откосов тут применяют с 2004 года, а георешетки – с 2005-го.

– Особенность этого объекта в том, что тут должен быть промежуточный путепровод длиной 90 м с подходами. Для отсыпки требовалось около полутора миллиона кубометров грунта, и из-за его отсутствия было решено удлинить сам путепровод, который проходит через железную дорогу, – рассказывает Магомед Абдулаевич. – Строительство путепровода завершаем в этом году, а в следующем вводим в эксплуатацию весь комплекс.

Не считая механизаторов, тут занято 35 рабочих. Они работают по скользящему графику – без выходных и пока в одну смену, – продолжил Магомед Абдулаев. – Когда откроется финансирование, темпы возрастут, и они перейдут на трехсменный график. В этом году в смету заложено 35 млн рублей на эти работы, но пока они освоены не полностью. Строители успели за это время поставить опоры, завершить пролетные строения. Сейчас они занимаются грунтовой перильной оградой.

Возведение путепровода начиналось с устройства опор, которые стоят на буровых столбах глубиной 18–24 м. Под них приходилось бурить полуметровые скважины. Из-за особенности грунтовых вод для них был использован сульфатостойкий бетон. На стойках 22 опор были устроены ригеля, а затем установлены балки пролетного стро-

ения. Один пролет имеет длину 24 м, остальные – по 15. В некоторых скважинах применялся метод подводного бетонирования, монтаж балок производили кранами. Теперь проезжая часть моста готова, и после гидроизоляции, укладки защитного слоя и асфальтирования он будет совсем готов. На одной из транспортных развязок уже положили нижний слой асфальта и принялись за верхний. На очереди – вторая.

– На сегодняшний момент практически нет задачи, которую мы не могли бы выполнить, с учетом применения самых совершенных технологий. Раньше для возведения сложных конструктивных сооружений в Дагестан приглашали организации и мостоотряды из других регионов. Теперь в этом нет необходимости, – уверенно заявляет генеральный директор МРСУ. – Например, в 2006 году мы заказали на Борисовском заводе 70-метровое пролетное строение для моста на маршруте Гимры – Чирката. Завод был перегружен и поставил нам металлоконструкции с опозданием, в октябре. До конца года нужно было их завести на место, смонтировать, надвинуть, сварить и провести ряд текущих работ. И наше предприятие не ударило в грязь лицом – мост был признан отличным. Это пока единственный однопролетный мост такой длины в нашей республике. Сагринский мост – тоже своего рода рекорд. Его нужно было вводить в эксплуатацию в сжатые сроки. Стояла зима. Люди работали в три смены, при свете прожекторов, как на ударных советских стройках. Они собрали его за месяц! Московские коллеги и поставщики конструкций не верили, что такое возможно. И тем не менее мост стоит. Наша организация в состоянии сделать любые работы, и для этого она имеет мощную производственную базу, арматурный цех, лабораторию и все необходимое.

А что касается дороги Махачкала – аэропорт, то на сегодняшний момент мы выполнили 70% работ на данном объекте. Работы эти мы ведем с 2005 года и планируем сдать третий пусковой комплекс в 2008 году. А вместе с четвертым весь объем работ завершим в 2010 году.

На взлете

Автомагистраль первой технической категории Махачкала – аэропорт строится для улучшения транспортной связи между Махачкалой и Каспийском, – старая дорога проходит по территории двух городов. Интенсивность движения там уже достигает более 20 тыс. автомобилей в сутки, и она давно не отвечает потребностям и не обеспечивает безопасности дорожного движения. Из-за этого часто случаются ДТП. Поэтому в начале 90-х минувшего столетия было принято решение о строительстве новой магистрали между аэропортом и Махачкалой. С 1994 года начались работы.

В настоящее время введено в эксплуатацию два пусковых комплекса этого маршрута, они позволили соединить Каспийск и Махачкалу. Сегодня автомагистраль функционирует, но в то же время продолжаются работы на третьем пусковом комплексе. Его ввод намечен на 2008 год. Всего же на этой дороге четыре пусковых комплекса.

Автомагистраль имеет большое социальное значение: улучшаются условия проезда, сокращается время в пути и, как следствие, уменьшается себестоимость доставляемой по ней продукции. Старая дорога занимала полчаса, сейчас эти 10–12 километров можно проехать за 6–7 минут. Меньше стало пробок, а значит, при необходимости и «скорая», и пожарный расчет, и наряд милиции смогут доехать до нужного места вовремя.

Общая протяженность маршрута – 22 км, включая подъезд к Каспийску. Первый пусковой комплекс был сдан в 2003 году (протяженность 6 км). Второй – в 2005-м (протяженность составила 5,9 км).

Дорстройхолдинг является генеральным подрядчиком на строительстве третьего пускового комплекса автомагистрали Махачкала – аэропорт. Стройку предприятие ведет тут с 2005 года. Уже асфальтировано 3,5 км дороги с одним слоем покрытия. Осталось завершить устройство полтора километров земляного полотна и сделать дорожное основание.

Общая протяженность участка – 4,5 км. Ширина дороги с асфальтобетонным покрытием – 19,5 м, а земляного

полотна – 25,5 м. На третьем пусковом две транспортные развязки – на 126-м и на 110-м пикетах. Они нужны, чтобы обеспечить проезд с улиц Каспийска.

– Здесь возникают вопросы по переносу коммуникаций и напорной канализации, которые проходят параллельно нашей дороге или пересекают ее, – поясняет ситуацию заместитель генерального директора ООО «Дорстройхолдинг» Алейдар Ахмедович Бабаев. – Объекты связи и газопроводы тоже приходится перестраивать по ходу работ, – и далеко не все они были предусмотрены в проекте. Из-за этого темпы строительства замедляются. Теперь мы монтируем под дорогой защитную гильзу большого диаметра, чтобы не задеть эти коммуникации. Кроме того, здесь близко подходят грунтовые воды из-за того, что море рядом, и это приходится учитывать.

Пока дорожники делают свое дело, они как-то умудряются не перекрывать движение транспорта – другой-то дороги нет, говорят они. Около школы на 127-м пикете возводится земляное полотно, устраивается дорожная одежда. Сначала строители намеревались сдать объект досрочно, как им обычно удается, но из-за задержек финансирования ввод произойдет все-таки по графику – в следующем году.



Заместитель генерального директора ООО «Дорстройхолдинг» Алейдар Бабаев

– Объем финансирования строительства автодороги Махачкала – аэропорт в ценах 2000 года – 998 млн рублей, – поясняет ведущий инженер отдела строительства и реконструкции автодорог ГУ «Дагестанавтодор» Назим Мирзоевич Загиров. – Самый сложный пусковой комплекс – третий. Вначале эта дорога задумывалась как платная, но эта идея осталась в планах. Тем не менее это первая и пока единственная дорога первой технической категории в республике. Но жизнь не стоит на месте – возникают новые современные дома, облагораживается вид наших городов, а с ними и автомагистрали.



Полвека опыта за спиной



Начальник ДСУ-2 Магомед Исмаилов

Автодорожный маршрут Махачкала – Буйнакск – Гимры – Чирката – Сагринский мост – Тлох – Ботлих открывается дорогой Махачкала – Верхний Гуниб. В прошлом году в эксплуатацию был введен первый пусковой комплекс этого объекта (км 3 – км 8). Реконструкцией оставшегося участка в нынешнем году занимается ДСУ-2.

Предприятию уже 49 лет. Изначально оно создавалось для строительства автодороги Ростов – Баку (участка Кизилюрт – Каякент). Около 150 км было проложено за рекордные по тем временам сроки – три года. Потом планировалось, что управление переведут в Ростовскую область. Но руководству Дагестана удалось сохранить организацию в республике, чтобы продолжить борьбу с бездорожьем в республике. Теперь ДСУ-2 – предприятие с хорошей репутацией, и тысячи построенных километров дорог, в том числе в самых труднодоступных точках Дагестана – его заслуга.

Тут сохранился стабильный и преданный делу коллектив, работники которого имеют стаж и по двадцать, и по тридцать лет. Молодежь тоже идет сюда охотно. В течение последних лет Дагестанский филиал МАДИ направляет сюда на практику студентов.

– Берем ли мы практикантов? – переспрашивает руководитель ДСУ-2 Магомед Абдурахманович Исмаилов. – Конечно, на них не всегда хватает времени, но ведь и мы когда-то учились. Сам я по профессии инженер-строитель, в автодорожной системе с 1976 года: трудился в проектной

организации, техническом отделе ГУ «Дагестанавтодор», начальником СМУ, от мастера дошел до должности руководителя. До прошлого года был помощником начальника Дагестанавтодора и оттуда переведен в ДСУ-2.

Зарплата тут стабильная и по республиканским меркам вполне приличная, эта организация в финансовом отношении устойчивая, и у нее получается работать без задолженностей. Все это и, конечно, высокий профессионализм специалистов позволяет ДСУ-2 уверенно участвовать в торгах.

– Участок автодороги Махачкала – Верхний Гуниб – перевальный. Он близко расположен к столице республики. Его особенность – сложная геология из-за неоднородности грунтов. Сколько помню, здесь никогда не прекращались работы, потому что дорога постоянно осыпается, – Магомед Абдурахманович рукой показывает на скалу. – Вот и сейчас, несмотря на то, что мы завершили первый пусковой комплекс объекта, регулярно приходится очищать и убирать обвалы.

...У дорожников давно зреет мысль проложить тоннель под капризным перевалом на участке Махачкала – Верхний Гуниб, но пока средств на такое строительство нет. А после реконструкции эта дорога будет переведена во вторую техническую категорию. Что это значит? Улучшится видимость, увеличится ширина проезжей части до 9 м и ровность покрытия. Установленные барьерные ограждения и уширение виражей положительно влияет на безопасность движения. На земляных работах здесь заняты десятки механизмов и автосамосвалов. Всего на этом объекте задействовано порядка 60 человек.

Стоимость этого объекта – 122 млн рублей. Но, как известно, с начала года пошла задержка федерального финансирования. Поэтому приходится брать кредиты.

– Если даже деньги начинают поступать во втором полугодии, то есть опасность не успеть их освоить. Нам для работ нужно 30 тыс. тонн асфальта. Щебень и битум берем пока в долг, – рассказывает руководитель предприятия. – Все повышения цен на

материалы – это наши риски.

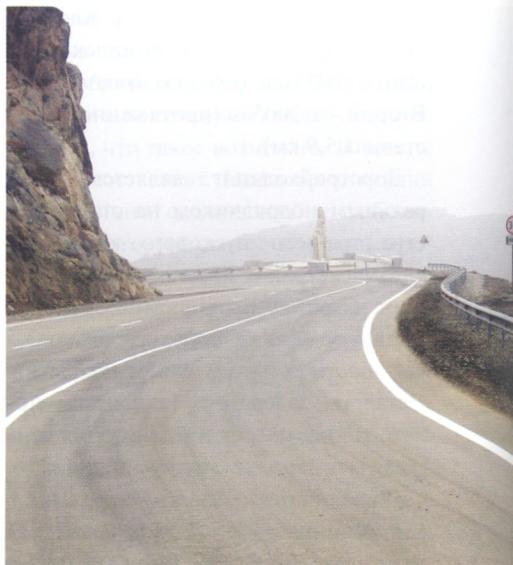
Контролирует работу на этом участке главный инженер предприятия Курбан Гасанович Омариев. Он носит звание почетного строителя республики.

– Я родился в Махачкале, мне тут нравится, и я хотел остаться именно здесь, – признается он. – Работу свою я люблю, да, в общем-то, и не умею ничего другого. Наверное, это образ жизни. Бывает, едешь в Кизляр, и кажется – какая огромная работа сделана. А ведь смогли! Конечно, порой бывает очень тяжело. Но в конце концов всегда возвращаешься к тому, что лучшего для себя и не придумаешь. Когда к нам приходит молодежь, я всегда говорю – если в суровых дорожных условиях выдержите – в жару, со множеством лишений, то из вас получатся хорошие дорожники. И, знаете, многие остаются.

Говоря о дороге Махачкала – Верхний Гуниб, в ДСУ-2 заверили, что для ее реконструкции есть все возможности – и для строительства малых искусственных сооружений, и выполнения всего комплекса работ. До середины августа здесь будет уложен верхний слой асфальтобетонного покрытия. Поверхностную обработку дорожники выполняют до начала сентября, и в октябре этот участок уже будет введен в эксплуатацию.

Гарантийный срок службы такой дороги – 8–10 лет. А если будет что-то не в порядке – строители будут устранять неполадки за свой счет. Таковы правила.

А в 2008 году работы будут продолжены на участке км 16 – км 32.



Пробиваясь через скалы

Часть маршрута Махачкала – Ботлих составляет участок автодороги Хасавюрт – Тлох (км 92 – км 102), которая тянется от Сагринского моста до с. Н. Инхо. Генеральный подрядчик на этом объекте – ООО «Дорстройхолдинг». Это активно развивающаяся компания, которая входит в число ведущих дорожно-строительных предприятий Дагестана и Северного Кавказа. Дороги, мосты и тоннели – ее специализация.

Дорстройхолдинг гордится профессиональным штатом – а это 326 человек. В числе аппарата управления – кандидат наук, 8 заслуженных строителей Дагестана, 36 имеют высшее образование и 45 – среднее техническое. В его распоряжении 119 единиц автопарка, 3 производственные базы, складские помещения и цеха, асфальтобетонный завод, участок по производству ЖБИ и металлоконструкций, лаборатории и многое другое. Собственная изыскательская группа способна разработать проектно-сметную документацию в сжатые сроки. В прошлом году компания освоила около 300 млн рублей.

Генеральный директор предприятия Рамазан Кушиев человек неординарный. Вначале он окончил сельскохозяйственный институт – так хотел отец, но работал по специальности недолго. Параллельно с этим он получил образование на факультете графики и живописи Московского университета искусств. Затем Рамазан Гаджиевич был председателем комитета комсомола, работал в райкоме партии, в перестроечное время занимался коммерцией, открывал банк в Махачкале. В строительстве он с 1995 года. За это время он стал кандидатом экономических наук, окончил юридический факультет, а вдобавок и строительный вуз. В своей работе он старается применять новые технологии управления.

Ехать до объекта Хасавюрт – Тлох (км 92 – км 102) нужно по недавно отстроенной автодороге Гимры – Чирката. Жители ряда районов очень нуждались в ней, потому что она сокращает путь почти в два раза и ее начали строить до того, как она приобрела оборонный характер. Отвесный склон скалы, нависающий над дорогой вдоль водо-

хранилища, вызывает у непривычного человека откровенный страх. Этот участок недаром считается самым сложным – горная порода тут непрочная и камнепады не редкость. Дорожникам пришлось прорезать скалу. Тогда здесь погиб один экскаваторщик.

– На участке работ при любых дождях начинаются осыпи – такова особенность грунтов, – поясняет Рамазан Гаджиевич. – Но мы не считаем это чем-то особенным. Наши дорожники способны работать там, где пройдет не всякая техника. Пожалуй, основную проблему тут составляют сложные взаимоотношения с людьми, чьи сады попадают в полосу отвода. В этом районе традиционно выращивают абрикосы. Жители то роют траншеи, то наваливают кучи мусора, то просто перекрывают путь через селение, и технику поставить на участок просто невозможно. Споры возникают по поводу компенсаций за те деревья, которые надо вырубать при проведении работ. Между Дагестанавтодором, работниками нашего предприятия и владельцами абрикосовых куц постоянно возникают трения, и они беспокоят гораздо больше, чем осыпающиеся скалы.

Мастер участка в районе селения Сагри Рамазан Идрисович Исаев пояснил, что в данный момент уже подготовлено 8500 м дорожного основания и начата укладка нижнего слоя асфальтобетонного покрытия.

Тут же расположен асфальтобетонный завод, который был построен и запущен в эксплуатацию меньше чем за год. Он, так же как и камнедробильная установка, понадобился для обеспечения строительства дороги и последующего ее содержания. Теперь осталось доделать весовую, проходную и одну подпорную стенку.

Директором АБЗ и начальником участка реконструкции работает Арсен Зияутдинович Исаев. Именно он строил Ашильгинский автодорожный тоннель, который не только стал настоящим украшением суровых и неприступных скал, – тогда впервые на Северном Кавказе был применен уникальный метод проходки с помощью гидромолота. Теперь вместе с руководителем он мечтает выиграть тендер на



Генеральный директор ООО «Дорстройхолдинг» Рамазан Кушиев

работы в Гимринском тоннеле.

К своим сотрудникам он требователен, однако всегда добивается, чтобы их быт отвечал всем необходимым нормам. На здешней базе, где живут строители, он посадил цветы и собирается строить беседку для отдыха. Везде пахнет свежим деревом; общежитие, столовая, гостиница и прочие помещения содержатся в идеальном порядке.

– Я не могу делать плохо то, что мне поручили, – говорит Арсен Исаев. – Отрадно видеть, что людей радует результат твоего труда. Ведь мы работаем за доброе имя и для того, чтобы оставить после себя след на земле.

Работа участка организована вахтовым методом, дорожники приступают в шесть и трудятся до десяти утра, потом пережидают дневную жару и снова выходят на работу с 4 часов дня.

Движение по этому маршруту, как правило, не перекрывают – потому что другого пути нет. Но если приходится делать это часа на два-три, то тут же возникают пробки. Одну из них мы как раз и застали во время поездки. Странно было видеть на перевале стоящие «газели», грузовые и легковые машины, совсем как посреди областного центра. Заниматься расширением дороги местами почти невозможно – есть участки, которые представляют собой сплошную скалу, и технике там нет места развернуться. Но строители уверены – сдадут дорогу в срок. Завершение работ намечено на 2008 год.

Мост мира

Гребенской мост протяженностью 190 п. м соединяет две республики – Чечню и Дагестан.

Генеральный директор ООО «Нур»
Муртазали Магомедхабибов



Во время первой чеченской кампании в 1995 году он был взорван исходя из сложившейся оперативной обстановки. Разрушено было два пролета по 33 п. м каждый. С тех пор регулярное движение в этом районе прекратилось. Несколько лет назад там был построен пешеходный мостик, но и он долго не прослужил. Между тем многие люди по ту и другую сторону Терека имеют давние родственные связи и теперь вынуждены отправляться в обход за 150 км в один конец, чтобы повидаться с близкими.

Когда встал вопрос о восстановлении сообщения через мост, то при проведении торгов победителем признали ООО «Нур» Мостострой. Это предприятие ведет свою историю с 1992 года. С самого начала основным видом его деятельности стало строительство мостов и искусственных сооружений в Республике Дагестан. За короткий срок «Нур» Мостострой из небольшого предприятия вырос в крупную мостостроительную организацию, которой по силам решать задачи любой сложности. Оно обеспечено хорошей материально-технической базой, техникой, полигонами и специалистами. За годы своей работы им построено около 60 больших и малых мостов и мостовых переходов в разных районах Дагестана.

Мостостроителям «Нура» доводилось работать в самых сложных геологических и климатических горных условиях. И каждый раз они находили чем удивить. Во-первых, все объекты

организация сдает с опережением установленных сроков. О ней говорят, что именно благодаря высоким темпам работы ей удается держаться в числе лидеров на рынке мостостроения республики. За оперативное выполнение сложнейших задач ООО «Нур» в шутку называют «МЧС». Среди, без преувеличения, героически выполненных заданий стоит назвать хотя бы несколько. Например, когда на 173 км автодороги Мамраш – Ташкапур – Араканская площадка обвалившийся массив скалы обрушил мост через реку Казикумухское Койсу, специалисты ООО «Нур» разобрали его и установили новый мост всего за 11 суток! При строительстве мостового перехода через реку Актас на 33 км автодороги Хасавюрт – Бабаюрт в равнинном Дагестане коллектив ООО «Нур» столкнулся с проблемой плывунов на проектной отметке низа буронабивных свай и успешно решил ее. В заслугу организации можно включить и мост через Терек на 343 км автодороги Астрахань – Махачкала длиной 400 метров, габаритом 10+2х0,75 м, где без прекращения движения произведена замена всех слоев дорожной одежды и гидроизоляции моста в течение 34 суток с отличным качеством. В 2006 году предприятием построен мост через реку Аварское Койсу на 34-м км автодороги Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал в селении Голотль Шамильского района. Там было смонтировано и надвинуто сталежелезобетонное пролетное строение длиной 63,6 м. Его высота составляет 3,85 м при длине секции 21 м. И потому стоял вопрос перевозки этих секций в горную местность по извилистым дорогам с нависающими скалами. Сборочная площадка была ограничена размерами 45х12 м. И тем не менее мост был готов к эксплуатации за 200 суток.

Возглавляет это предприятие Муртазали Гаджиевич Магомедхабибов, который работал главным инженером до того, как руководитель – Али Курамаевич Мусашихов был назначен генеральным директором ОАО «МРСУ».

Когда мы ехали к Гребенскому мосту, я обратила внимание на то, как отличается дорога в этом направлении от

трассы, пролегающей в горной части республики. После бесконечных, бедных растительностью скал глаз радует равнинный пейзаж в ярко-зеленых краках, сады и поля с обеих сторон. Трасса расстилается ровная, без ям, трещин и прочих неровностей. А отсутствие «серпантина», крутых спусков и подъемов придает ощущение безопасности. Какая же здесь разнообразная природа!

Добираться от Махачкалы до строящегося моста часа два. А за ним, через какие-то две сотни метров – другая республика, пережившая так много. По обе стороны – одинаковые пышные деревья, одинаковая тишина, один и тот же ветер. И только мирные строители торопятся делать свою работу.

– Пролетное строение уже собрано, восстановление проезжей части завершено, – поясняет Муртазали Магомедхабибов. – На сохранившейся части моста также ведется ремонт пролетов и балок, чтобы привести весь объект в нормативное состояние. Ведь он стоял несколько десятков лет, и на нем уже появились локальные разрушения. Кроме того, мы меняем перила и строим единообразные тротуары для пешеходов. Та часть моста, которую достраивает «Нур», сделана из принципиально новых материалов – конструкции из железобетона более дорогие и трудоемкие, мало того, уже не выпускаются промышленностью. Все делается для того, чтобы сооружение выглядело единым целым. После того, как мост заново покрасят, проезжающие вряд ли смогут заметить, где старый и возводимый участки мостов – все будет как новое, – обещают мостовики.

Строить полностью новый мост было бы слишком дорого. Финансирование работ осуществляется за счет субсидий из федерального бюджета, но пока не регулярно. Однако было бы неразумно просто сидеть и дожидаться поступления денег, ведь они могут поступить к осени, и начинать работу в конце года будет бессмысленно. Поэтому мы вкладываем в строительство свои средства и привлекаем кредитные ресурсы, чтобы не сорвать график.

Стоимость этого объекта – 53 млн

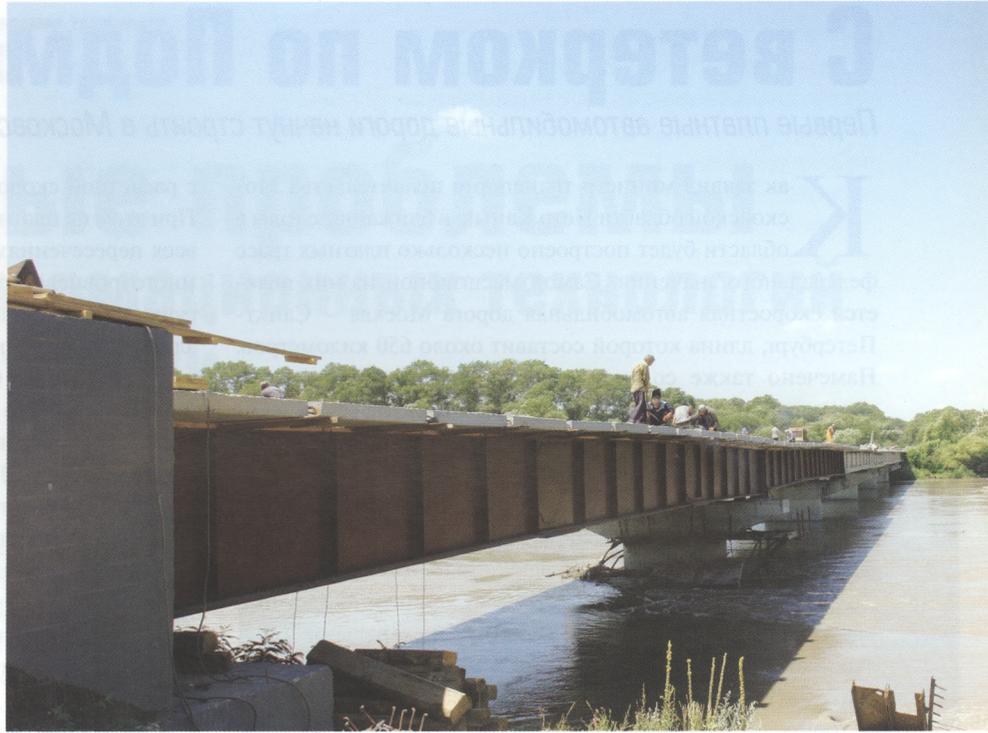
рублей. На сегодняшний день выполнено уже более 80% работ. Надо отметить, что мы не могли бы работать с таким размахом без поддержки Дагестанавтодора, который всегда откликается на все наши вопросы и не менее нашего заинтересован в качественном выполнении заказа.

...Щелковской район Чеченской Республики тупиковый, и без моста он пришел в упадок. Основные перевозки для него велись через Дагестан – тут была самая короткая дорога, напрямую соединяющая две республики. Станица Гребенская, например, лежит в четырех километрах отсюда. Местность около моста со стороны Дагестана тоже была довольно густо заселена, а затем люди ушли в другие районы. Но теперь, мы уверены, они вернуться и снова обживут эту землю. Кое-кто уже завозит материалы – готовится строить дом на месте брошенного.

– Совсем скоро тут будет готовый мост, включая подходы. Остались сварочные работы, бетонирование и асфальтирование, – рассказывает начальник участка Залимхан Нарчаев. – Мы работаем, насколько позволяют световой день и погода. Работу на этом мосту мы начали в октябре прошлого года и через месяц приостановили ее ввиду климатических условий. Сейчас строительство идет к концу, и в конце лета мост будет завершен. После этого мы будем готовы взяться за другие проекты.

Очень хочется завершить поскорее, потому что здешние люди уже столько лет мучаются без дороги, вынужденные совершать объезд за полторы сотни километров. Они каждый день приходят сюда благодарить нас за то, что мы делаем, и радуются. Ведь во многих семьях жена из одной республики, а муж – из другой, – расстояние между селениям всего-то шесть километров.

Для Залимхана Минкаиловича, как и для других дорожников республики, характерна эта удивительная человечность. Родился он в Дагестане, в Новолакском районе, окончил автодорожный институт, с 1974 года работает в системе Дагестанавтодора, а с 1982-го – в мостостроительном управлении. Отрасти он отдал уже 33 года – всю свою сознательную жизнь. Казалось бы, при таком графике работы времени больше ни на что не должно оставаться. Однако – выросло у него уже шестеро детей. Четверо определились,



кем быть, а у двоих еще есть время – учатся в школе. Кстати, и супруга теперь работает здесь же – потчует мостовиков отменными обедами.

– Не было ли у вас желания хоть раз поменять работу? – поинтересовалась я.

– Нет, – отмахивается он. – Когда наступает зима и нечего делать, в собственной квартире я не знаю, куда себя деть. На стройке же я чувствую себя гораздо более бодрым и здоровым. У меня были предложения работать в кабинете, но это – не мое призвание.

Продолжая разговор о Гребенском мосте, он соглашается с тем, что работать в условиях задержки финансирования тяжело, но что делать – привыкли, не в первый раз. В целом же все идет нормально. При ООО «Нур» Мостострой работает свой завод железобетонных конструкций. Тротуарные блоки работники завода изготавливают прямо на базе, – металл приходится покупать, а конструкции из него изготавливают собственноручно. Бетон тоже свой. Щебень и песок приобретают на местных карьерах.

Штат работников предприятия – 80 человек. На Гребенском мосту занято два с лишним десятка специалистов, и большая часть из них способна выполнять задания разного профиля. На заводе работает 20 человек, и, в отличие от мостостроителей, которые делают перерыв на полтора месяца в году по погодным условиям, трудятся круглогодично.

В ООО «Нур» много молодежи. Не-

которых из них учат работать прямо на месте, а самых способных отправляют в профильные учебные заведения. По словам Муртазали Гаджиевича, двое из них уже оканчивают вуз. Оба парня пришли на предприятие после службы в армии, да так и остались.

– Наша профессия – особенная, – говорит он. – По сравнению с обычными строителями мостовики – это люди, которые практически не живут дома. Они работают в течение месяца, а выходные выдаются не всегда. Так что подолгу приходится не видеться с родными, жить на базе при рабочем участке. И тем не менее мало кто из нас способен отказаться от своей профессии.

В этот день младший сын Муртазали Магомедхабибова тоже захотел поехать посмотреть мост. Неугомонный парнишка постоянно бывает на объектах, которые строит отец. Но захочет ли он сам продолжить его дело?

– Сам решит, – считает Муртазали Гаджиевич. – Мостомами надо заболеть.

...Гребенский мост планируется ввести в эксплуатацию в августе. Это должно стать большим событием. Восстановится транспортное сообщение, которое оживит экономику тупиковых районов, потекут промышленные, торговые и строительные грузы из Чечни в другие регионы России и обратно, решится ряд других вопросов. На открытие моста тут собираются пригласить президентов обеих республик.

С ветерком по Подмосковию

Первые платные автомобильные дороги начнут строить в Московской области уже в 2008 году.

Как заявил министр транспорта правительства Московской области Петр Кацыв, в ближайшие годы в области будет построено несколько платных трасс федерального значения. Самой масштабной из них является скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург, длина которой составит около 650 километров. Намечено также создать и новый выезд с Московской кольцевой автодороги на федеральную автотрассу Москва – Минск, что позволит значительно разгрузить минское направление.

Кроме того, в рамках реконструкции автотрассы М-4 «Дон» платные дороги появятся на участках МКАД – Кашира и от Московской кольцевой автодороги до аэропорта Домодедово. Это будут проекты государственно-частного партнерства, а заказчиком выступит Федеральное государственное учреждение «Дороги России». Строительство этих платных автодорог начнется уже в будущем, 2008 году. «Строить и содержать платные автотрассы будут частные фирмы, выигравшие тендер на их сооружение. Такой механизм заставляет подрядчиков построить дорогу не только быстро, но и качественно, так как в перспективе им все равно придется за нее отвечать», – отметил Петр Кацыв. При этом он не исключил, что в конкурсах на право построить и эксплуатировать платные дороги примут участие не только российские, но и иностранные компании.

По оценке министра транспорта правительства Московской области, стоимость проезда по платным дорогам Подмосковию может составить от одного до пяти рублей за километр. Устанавливать порядок взимания платы за проезд по трассам федерального значения будет Правительство Российской Федерации, а максимальную цену за проезд по региональным дорогам определяют власти Подмосковию. Петр Кацыв пояснил, что тариф за проезд будет являться важным критерием в инвестиционном конкурсе на строительство платных дорог. «Потенциальный концессионер, принимающий участие в конкурсе, вынужден будет снижать тариф, чтобы иметь больше шансов выиграть конкурс», – подчеркнул он.

Проектируемые в Подмосковию платные автодороги будут иметь, как правило, первую техническую категорию,

с расчетной скоростью движения транспорта до 150 км/ч. При этом на платных магистралях не будет светофоров, а на всех пересечениях с второстепенными дорогами построят многоуровневые развязки. Естественно, одним из условий существования платной дороги будет наличие бесплатного альтернативного пути в том же направлении. «Альтернативная дорога может быть длиннее платной, не такой удобной и скоростной. Но если ее не будет, то строительство платной трассы даже не начнется», – заверил Петр Кацыв.

До аэропорта Шереметьево можно будет беспрепятственно проехать по головному участку скоростной платной автотрассы Москва – Санкт-Петербург, который пройдет от Бусиновской развязки в обход подмосковного города Химок. При этом у авиапассажиров останется возможность бесплатно попасть в аэропорт и по альтернативным дорогам М-10 «Россия», а также по Дмитровскому шоссе через город Лобно.

В настоящее время на территории области также проектируются две платные дороги регионального значения: МКАД – Ногинск – Орехово-Зуево и автотрасса в Красногорске, которая соединит Волоколамское и Новорижское шоссе. Автотрассе МКАД – Ногинск – Орехово-Зуево планируется проложить в обход таких крупных городов, как Ногинск, Балашиха, Реутов, Железнодорожный, Люберцы, Электроугли, а также поселков Обухово и Кулава. Предполагается, что она в значительной степени разгрузит головной участок автодороги М-7. Строительство дороги, соединяющей Волоколамское и Новорижское шоссе протяженностью два километра, позволит улучшить транспортную ситуацию в районе головного участка Волоколамского шоссе и Красногорска.

Когда начнется строительство этих платных дорог, пока не известно. По оценкам специалистов, только для решения первоочередных задач по развитию сети автомобильных дорог на территории Подмосковию необходимо около 700 миллиардов рублей. Финансировать эти расходы планируется за счет средств федерального и областного бюджетов, а также частных инвестиций в платные трассы.

**Алексей Николаев,
фото Юрия Пирогова**



Г.В. Величко, к.т.н., академик Международной академии транспорта,
главный конструктор СП «Кредо-Диалог», г. Минск;
В.В. Филиппов, д.т.н., профессор ХНАДУ, г. Харьков

Некоторые проблемы развития информационных технологий в дорожной отрасли

Первоочередные направления развития дорожной отрасли

Основные задачи развития дорожной отрасли — это сохранение и модернизация существующей сети автомобильных дорог, приоритетная модернизация и развитие опорной дорожной сети, в первую очередь — автомагистралей в составе международных транспортных коридоров, а также дорог, обеспечивающих целостность экономического пространства и связи между регионами. Соответствие дорожной отрасли современным требованиям народного хозяйства и общества достигается существенным повышением уровня качества решения указанных задач. Повышенный уровень качества обеспечивается не только внедрением современных новых материалов и технологий их использования, значительными финансовыми, материальными, трудовыми и прочими ресурсами, дефицитность которых ощущается все меньше, но и развитием информационных технологий в дорожной отрасли. Сама сущность информационных технологий требует качественных изменений на всех стадиях сбора, обработки и упорядочения информации, на всех этапах развития как самой дороги, так и ее сооружений — на этапах изысканий, проектирования, строительства и эксплуатации.

Основные системы обработки информации в дорожной отрасли

В настоящее время основные системы обработки информации в дорожной отрасли — это ГИС и САПР.

В последнее время интенсивно развивается еще одно направление информационных технологий дорожной отрасли — **технологические информационные системы (ТИС)**.

ГИС используются не только при решении управленческих задач планирования, распределения ресурсов, обоснования объемов и сроков работ, но и для **функционального проектирования** автомобильных дорог на предпроектных стадиях развития дорожных объектов с решением задач обеспечения безопасного, удобного и экономичного движения. Средствами ГИС обеспечивается обработка информации о техническом уровне и эксплуатационном состоянии автомобильных дорог и их сооружений: путепроводов, мостов и других сооружений мостового перехода, искусственных сооружений (малых мостов и труб, тоннелей, галерей, подпорных стен и т.п.), зданий дорожной и автотранспортных служб, технических средств организации движения и пр. При создании ГИС-мониторинга автомобильных дорог используются специализированные программные продукты,



Владимир
Владимирович
Филиппов



Геннадий
Викторович
Величко

а основой служат автоматизированные банки дорожных данных, электронные паспорта дорог, результаты обработки данных в различных управляющих системах.

На основе результатов функционального проектирования средствами САПР решаются задачи **конструкторского проектирования** новых дорог, реконструкции и ремонта существующих.

Технологические информационные системы предназначены для информатизации и автоматизации технологических процессов строительства и ремонта автомобильных дорог. Наряду с данными, необходимыми для технологического обеспечения и контроля всех производственных процессов, такими, например, как объемы и качество материалов, технологические схемы производства работ, детальные картограммы и пр., технологические информационные системы включают в себя и данные для обеспечения работы систем автоматизированного управления дорожно-строительными машинами — САУ ДСМ. Последние, как правило, особенно трехмерные (3D) САУ ДСМ, состоят из четырех основных компонентов:

- система позиционирования (спутниковые приемники, роботизированные тахеометры);
- блок программного обеспечения (ПО) интерпретации и преобразования данных;
- блок ПО оперативного анализа данных и управления исполнительными механизмами;
- собственно исполнительные механизмы строительной тех-

ники.

Они нуждаются в детальной, специальным образом преобразованной информации, с учетом технологических особенностей производства работ. Информационной основой для решения таких задач в ТИС являются цифровые модели проектов (ЦМП) строящихся объектов.

Технологическое проектирование реализует результаты конструкторского проектирования в САПР. Долгое время автоматизированное технологическое проектирование в дорожной отрасли развивалось лишь на асфальтобетонных и цементобетонных заводах с оснащением их компьютерными программами для приготовления смесей. На новый уровень качества информационные технологии и ТИС в дорожной отрасли вышли благодаря принципиально новым автоматизированным системам управления дорожно-строительными машинами. Оснащение компьютерными двухмерными (2D) и трехмерными (3D) системами управления рабочими органами дорожно-строительных машин позволило полностью реализовать все преимущества единых информационных технологий. Уже накапливается практический опыт интеграции САПР, ТИС и современных 3D САУ ДСМ, при котором на качественно новом уровне обеспечивается технологический перенос в натуру всех деталей цифровых моделей дороги, начиная от цифровой модели земляного полотна, конструктивных слоев дорожной одежды до цифровой модели поверхности проезжей части.

Проблемы совместного развития САПР и ТИС

Проблемы совместного развития САПР и ТИС в значительной степени обусловлены проблемой незавершенности проектных решений и переноса несовершенных решений на этап строительства. Из-за этого на производителей работ и строителей перекладывается значительная по объему работа, часто требующая для своего решения существенно усложненной в полевых условиях «детализации» проекта. Примерами таких работ, не завершенных в проекте, являются:

- детальная разбивка оси и других структурообразующих линий дороги на разных этапах ее строительства;
- интерполяция или восстановление параметров поперечного профиля на произвольном пикете;
- обеспечение ровности проезжей части и надежного поверхностного водоотвода на сложных участках дороги, в местах примыканий и ответвлений на съездах, на виражах;
- обеспечение оптимального водно-теплового режима земляного полотна и дорожной одежды, существенно зависящего от проектных решений по водоотводу.

Поэтому не только качество строительства, но и «полевое» конструкторское воплощение несовершенных и незавершенных проектных решений полностью зависит от профессионального мастерства, смекалки и ответственности и от производителей работ, и от операторов дорожно-строительных машин. И, по сути, значительная часть необходимых проектных работ, так или иначе, продолжает выполняться не проектировщиками, а самими строителями. При таком несовершенном «полевом» этапе доработки проекта многие возможности новой дорожно-строительной техники не используются. Налицо явное и

усиливающееся противоречие между информационными потребностями развивающейся технологии и возможностями существующих проектирующих систем.

Для разрешения указанных противоречий такие этапы работ дорожного строительства должны уходить в прошлое. Им на смену приходит время ТИС, время высокоинтеллектуальных, оснащенных САУ дорожно-строительных машин, новейших и достаточно сложных технологий строительства, полностью использовать которые практически невозможно без современной проектно-конструкторской документации, разработанной в САПР с учетом этих новых технологий.

Поэтому для современного транспортного строительства характерен качественно новый уровень требований к точной детализации в описании дорожных конструкций и технологии дорожно-строительных работ. Анализ отечественных и зарубежных технологий транспортного строительства свидетельствует о прогрессирующем росте объемов «точных» работ. Причем, требования к их точности постоянно повышаются. Эти явления происходят одновременно на фоне одной из важных особенностей современных технологий строительства и ремонта дорог, которой является постепенное исключение из самых ответственных и сложных процессов «человеческого фактора».

Так, например, интенсивно развиваются системы автоматического управления рабочими органами дорожно-строительных машин (бульдозеров, автогрейдеров, асфальто- и бетоноукладчиков) при производстве земляных работ, планировки слоев насыпей, дорожного корыта, откосов, при строительстве слоев дорожной одежды и дорожного покрытия с существенным повышением ровности проезжей части. Хорошо известен опыт технологии ремонта дорог с фрезерованием поверхности проезжей части автоматически управляемой прецизионной дорожно-строительной техникой. Дорожно-строительные машины управляются бортовыми компьютерами, координаты рабочих органов машин определяются роботизированными тахеометрами или GPS-приемниками. Сравнивая фактические координаты и положение в пространстве рабочих органов машин с координатами цифровой модели строящегося элемента дорожной конструкции, бортовой компьютер, заменяя оператора машины, через систему электрогидроклапанов выводит рабочие органы машины в нужное рабочее положение.

Таким образом, для интенсивно развивающихся ТИС наиболее целесообразной формой описания проектно-конструкторского решения в САПР являются цифровые модели проектируемого сооружения. Для ТИС, реализующих результаты конструкторского проектирования в технологических процессах, в первую очередь нужны геометрически точные цифровые модели (ЦМ) земляного полотна дороги, послойного строительства насыпей, послойной разработки выемок, поверхностей откосов, дорожного корыта, конструктивных слоев дорожной одежды, поверхности проезжей части.

С решением проблемы геометрически точного цифрового моделирования дорожных конструкций в САПР исчерпывающе решаются задачи технологического проектирования и задачи строительной реализации самого проекта. Так же, как и точность производства дорожно-строительных

работ, так и выверенная точность и достаточная детализация проектных решений становится основным показателем качества САПР, качества проекта, транспортно-эксплуатационного качества автомобильных дорог.

Проблемы совместного использования ГИС, САПР и ТИС

В принципе, ГИС, САПР и ТИС должны обмениваться информацией. Однако практическая реализация этого принципа затрудняется рядом методологических, организационных, технических и прочих проблем.

Так, различна методология решения задач управления и эксплуатации дорог, задач проектирования и строительства.

В задачах управления и эксплуатации дорог с использованием ГИС в первую очередь оптимизируется распределение различного рода ресурсов между подразделениями дорожной отрасли с обеспечением нормативных уровней функциональных, потребительских свойств дороги, т.е. безопасности, удобства и эффективности движения. Для решения этих задач нужна макромодель дороги и дорожных сооружений. В меньшей степени нужна информация об объекте в виде детальных чертежей, спецификаций и т.д. В большинстве же существующих САПР, в первую очередь, решаются задачи проектирования объекта в виде детальных чертежей, спецификаций, таблиц, ведомостей объемов работ и т.п. для обеспечения строительства. Во вторую очередь, но далеко не всегда, оптимизируются функциональные, потребительские свойства дороги. Необходимый для решения этой задачи этап моделирования дороги в целом остается незавершенным.

Полноценному использованию ГИС в дорожной отрасли и их совместимости с САПР мешает укоренившаяся методология моделирования дороги на основе устаревшей формы линейных графиков образца 1950–1960-х годов. По сути, методология линейных графиков положена в основу ГИС-мониторинга автомобильных дорог, и практически в такое же, очень приближенное, представление о дороге в электронных паспортах дорог. Для проектирования ремонтов и реконструкции дорог в САПР данные этих паспортов не могут быть использованы из-за несовместимых требований к точности и полноте данных эксплуатационных и проектных документов. Детальность и координатная точность моделей дороги и ее сооружений, столь необходимая при разработке проекта в САПР, считается излишней для ГИС-мониторинга дорог. В свою очередь, модели дорог, построенные в дорожных ГИС, явно недостаточны для проектирования по точности и полноте данных.

Например, такой показатель эксплуатационного состояния проезжей части, как неровность, является одной из главных причин ДТП (дорожно-транспортных происшествий) – стоит на втором месте в дорожных условиях (после сцепных свойств покрытия). Интегральные оценки ровности проезжей части (толчкомерами типа ТКХ-2, ПКРС-2У, ТЭД-2, ИР-1, ИВП-1), используемые в ГИС, вполне достаточны для планирования ремонтов проезжей части. Но для проектирования продольного и поперечного выравнивания проезжей части в проектах ремонтов нужны детальные цифровые модели дорожного покрытия. Такие модели строят по данным детальной геодезической съемки

(с шагом не более 20 м вдоль дороги) или по результатам детального сканирования (с шагом 0,25–0,50 м вдоль дороги) покрытия лазерными датчиками, установленными на ходовой лаборатории. Именно такой шаг сканирования соответствует длине отпечатка колеса автомобиля, на котором интегрируются все неровности дорожного покрытия, определяющие характеристики колебательного процесса в данной точке проезжей части. Число датчиков сканирования поверхности проезжей части, распределенных по ширине полосы движения, а значит и продольных профилей, доходит до 16 за один проезд, что достаточно для построения детальной модели поверхности дороги. Несмотря на достаточно отлаженное техническое обеспечение и эффективные алгоритмы обработки больших объемов сканирования, дорожные ГИС продолжают использовать только интегральные оценки (показания толчкомера или IRI – международный показатель ровности), т.е. один показатель на километр дороги, игнорируя всю остальную детальную информацию. И только в отдельных САПР есть системы построения детальных цифровых моделей дорожного покрытия, как основы проектирования продольного и поперечного выравнивания проезжей части. Анализ накопления и использования данных по ровности, прочности дорожных одежд и других параметров дороги показывает несовершенство банков данных в дорожной отрасли и остроту проблемы потери информации и неоднократной повторности работ по ее сбору и обработке.

Аналогично обстоит дело с результатами измерения многих других параметров технического уровня дороги и ее эксплуатационного состояния. Принципы измерений тех или иных параметров и показателей известны достаточно давно, существует многообразие приборов для получения этих данных. На практике используются довольно редкие точечные измерения грунтово-геологических, физико-механических, эксплуатационных характеристик. Для целей же автоматизированного проектирования такие точечные данные мало пригодны, поскольку не обеспечивают построение непрерывной модели. Редкие точечные данные являются причиной недостаточно достоверных результатов проектирования. Новое качество, необходимое для автоматизированного проектирования, эта информация получает только при компьютерных методах измерений и обработки. Именно такие методы необходимы для построения цифровой геологической модели полосы проектирования дороги. Данные для таких информационно достаточных моделей могут быть получены при инженерно-геологических изысканиях методами георадиолокации, малоглубинного сейсмического и электромагнитного зондирования, электропрофилирования и электророндирования. Например, детальная непрерывная грунтово-геологическая модель оснований земляного полотна автомобильных дорог, модель дорожной одежды с идентификацией ее конструкции и оценкой прочности и грунтового основания, детализацией расположения инженерных коммуникаций строится эффективно с использованием георадаров.

Для ТИС, реализующих результаты конструкторского проектирования, нужны в первую очередь геометрически точные цифровые модели (ЦМ) земляного полотна дороги, послойного строительства насыпей, разработки выемок, поверхностей откосов, дорожного корыта, конструктивных

слоев дорожной одежды, поверхности проезжей части и т.п. Есть попытки создания такого рода ЦМ в полевых условиях. Но такой этап «полевого» проектирования лишь исправляет недостатки проектного решения, но не гарантирует требуемый уровень безопасного и удобного движения, который наиболее полно может быть достигнут только при проектировании в мощной САПР. Поэтому ЦМ элементов дороги, требуемые для технологических процессов в ТИС и бортовых компьютеров дорожно-строительных машин, необходимо разрабатывать в САПР, одновременно развивая в последних блоки технологического проектирования.

Проблемы нерациональной повторяемости работ по сбору информации

Эти проблемы возникают как на этапе изысканий, так и на этапах строительства и эксплуатации дорог. По завершении строительства, реконструкции или ремонта дороги по проектам, выполненным, в том числе и в САПР, информация, собранная и обработанная на этапе проектирования, должна быть скорректирована на основе исполнительной съемки. Но исполнительная съемка ведется в большинстве случаев выборочно (для подтверждения допустимых отклонений параметров дорожных объектов от проектных параметров). Эти отклонения могут быть существенными. Поэтому без достоверной исполнительной съемки значительная часть объективной информации остается потерянной, что также приводит к повторным изыскательским работам для проектирования последующих ремонтов и реконструкции дорог.

Для устранения повторности работ и повышения объективности данных о дороге необходимо решить три основные организационно-технические задачи. Первая задача — это организация исполнительных съемок в процессе строительства и эксплуатации дорог. Вполне логично сопоставлять цифровую модель строящейся и эксплуатируемой дороги с созданной в САПР цифровой моделью проекта (ЦМП) этой дороги с фиксированием всех изменений. Только в таком случае окончательная цифровая модель дороги (ЦМД) будет достаточно достоверной и может быть передана в ГИС как основа для мониторинга дороги. Вторая задача техническая — конвертирование данных САПР, т.е. ЦМП в файлы обменного формата ГИС для решения задач эксплуатации дорог и управления. В принципе, задача конвертирования данных несложная. Но подавляющее большинство программных продуктов, на которых базируются САПР автомобильных дорог, не имеют соответствующих программ для такого конвертирования. Третья задача — организационно-техническая, связанная с развитием САПР и ТИС. Поскольку ТИС нуждается в детальных цифровых моделях элементов дорог, увязанных с автоматизированными технологиями строительства и ремонта, то в САПР необходимо развивать соответствующее технологическое проектирование. Организация совместного функционирования САПР и ТИС в значительной степени снимет проблему исполнительной съемки, особенно на этапах скрытых работ по строительству земляного полотна и дорожных одежд, поскольку бортовые компьютеры дорожно-строительных машин фиксируют моменты совпадения проектной и построенных цифровых моделей.

Без решения этих трех задач дорожные ГИС практически не используют результаты САПР, а ТИС нуждаются в автономных системах проектирования технологических слоев и поверхностей типа 3D-OFFICE, ROCKET-3D. При этом возникают повторные работы по сбору и обработке значительных объемов информации.

Проблема единства информационных технологий проектно-изыскательских работ

Создание единой информационной технологии проектно-изыскательских работ дорожной отрасли является обязательным условием ее качественного развития. Решение этой проблемы в значительной степени связано с развитием программных продуктов для САПР автомобильных дорог.

Во-первых, не все стадии проектирования дорог обеспечены соответствующими программными продуктами. Все известные программные продукты обеспечивают достаточно полное автоматизированное проектирование лишь на проектных стадиях ИП (инженерный проект) и РЧ (рабочие чертежи). Предпроектные стадии: программа развития дорог (ПРД) и особенно обоснование инвестиций (ОИ) срочно нуждаются в программных продуктах, специализированных именно для этих стадий. Во-вторых, несмотря на очевидную необходимость нисходящего проектирования и моделирования дороги (от ПРД до РЧ), состав и структура модели дороги менее всего определены и формализованы именно для стратегически важных в развитии дорожной отрасли стадий ПРД и ОИ. Между тем в дорожной отрасли само содержание работ и результаты проектирования на этих стадиях вполне определены. Так, основой для разработки ПРД служат целевые или региональные программы развития автомобильных дорог между крупными административными центрами или крупными грузообразующими объектами, программы развития международных транспортных коридоров. Информационная основа ПРД — это варианты изменения зон тяготения, влияния транспортного обслуживания населения, социального и экономического развития и экологической обстановки региона, перспективы использования территорий, изъятия земельных участков, сроки и продолжительность строительства, размеры и экономическая эффективность инвестиций. Информационной основой ОИ служат транспортно-экономические характеристики района тяготения, оценки дисконтированных, транспортных, строительных и эксплуатационных затрат, потерь от ДТП, экологического ущерба, дисконтированного дохода, экономической эффективности инвестиций. При всей достаточной апробации методик обработки информации на стадиях ПРД и ОИ и ясности путей решения задач моделирования дороги на этих стадиях, сами программные продукты для проектирования на стадиях ПРД и ОИ практически не разрабатываются. Тем самым нарушается принцип информационного единства проектно-изыскательских работ.

Проблемы развития методологии проектирования в САПР

Многие проблемы развития САПР и программных продуктов являются результатом накопившихся противоречий

в методологии проектирования, закреплённой СНиП и ГОСТами, требованиями заказчиков и строителей. Так, проблема совершенствования программных продуктов для стадий ИП и РЧ в значительной степени определяется укоренившейся методологией, скорее, не автоматизации, а «механизации» проектно-изыскательских работ. Многие программы просто копируют традиционные методы ручного проектирования. Примером может служить трассирование автомобильных дорог. На этапе полевых изысканий в большинстве случаев, а при изысканиях для реконструкции существующих дорог — практически всегда, геодезисты трассируют по выбранному направлению, т.е. линейным методом. Камеральное проектирование выполняется на полевых данных, а закреплённая на местности трасса передается заказчику для организации строительства дороги. В принципе, верно, что основные решения по проекту дороги принимаются в поле. Однако вследствие именно полевых традиционных линейных изысканий не отыскивается наилучшее положение трассы на местности, в том числе и по грунтово-геологическим, гидрологическим и другим условиям. В большинстве случаев трассы, закреплённые вершинами углов, точками начала и конца кривых, — это так называемые «жёсткие» трассы, плохо вписанные в рельеф местности, не обеспечивающие минимальной стоимости, необходимой безопасности движения, эстетических и экологических свойств и т.д. Обоснованы претензии заказчика к потребительским свойствам таких трасс. При существующей практике продольного геометрического нивелирования трассы и поперечных профилей полоса съёмки ограничена размерами поперечных профилей. Такая полоса местности недостаточна при дальнейшем камеральном поиске окончательного варианта трассы. Исправлять такие полевые трассы в камеральных условиях невозможно, а повторные полевые работы очень дороги. Таким образом, традиционная практика изысканий и проектирования ориентирована на принятие основных решений по проложению трассы именно в пределах очень узкой полосы, без учета возможностей современных цифровых технологий, интенсивно внедряющихся в полевую и камеральную сферу проектно-изыскательских работ. В то же время современные методы и практика проектирования доказывают, что существенное улучшение качества дорог достигается при их вариантном проектировании на широкополосной цифровой модели местности (ЦММ), которая информативно гораздо богаче, чем данные традиционной линейной съёмки. Такая полосная ЦММ создается и в полевых условиях с использованием наземных и спутниковых электронных методов сбора и регистрации полевых данных, данных дистанционного зондирования, космических снимков и т.п. Полосные изыскания становятся основой топографо-геодезического, инженерно-геологического, гидрологического, метеорологического обеспечения моделирования местности для оптимизации проектных решений в дорожном строительстве.

Однако без наличия в программных продуктах различных функций для интерактивного построения любых элементов трассы, без отработанных методик использования этого инструментария для трассирования в различных условиях, без автоматизированного анализа плавности трассы и ее элементов, без методик оценки качества трассы — без всех этих

компонентов программный продукт, предназначенный для САПР, будет и несвоевременным, и неэффективным.

Еще одна проблема развития САПР автомобильных дорог обусловлена тем, что традиционные методы проектирования «на чертеже» достигли предела, исчерпали возможности своего дальнейшего совершенствования. В этих методах проектирование идет от чертежей отдельных проекций к пространственной модели объекта. При этом полное представление об объекте, о его пространственных и, самое главное, функциональных особенностях достигается только к концу создания всех чертежей. Делу совершенствования проектирования «на чертеже» мало помогают даже такие мощные системы, как, например, AutoCAD.

Новый качественный уровень проектирования достигается с заменой концепции «от чертежа к модели» концепцией «от модели к чертежу». Многие атрибуты чертежа, например, всевозможные размеры, рамки, штампы, таблицы спецификаций, разрезы и т.д., мешают цельному восприятию модели проектируемого объекта, снижают ее эффективное, удобное редактирование и качество компьютерной визуализации модели. В свою очередь, на ряде стандартных чертежей совершенно не нужны многие подробности пространственной и семантической информации, в значительной степени определяющей сущность модели объекта.

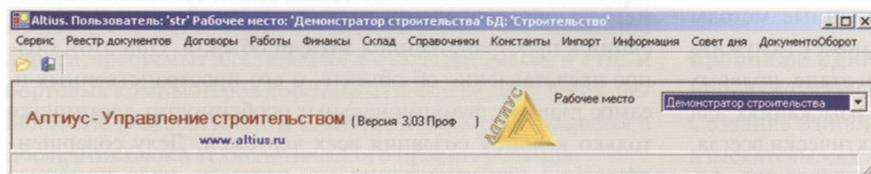
Таким образом, в концепции «от модели к чертежу», чертежи и разнообразные таблицы, ранее служившие изначальной основой структуризации и описания проектируемых объектов, теперь рассматриваются только как средство отображения каких-либо специфических проекций и свойств цифровой модели проекта — ЦМП. Все атрибуты чертежа теперь сосредотачиваются только в модели чертежа объекта (МЧ). Основные модели в современных САПР — это ЦММ, ЦМП, МЧ. И только из МЧ осуществляется вывод на печать в стандартной для приложений под ОС Windows технологии.

Реализация такой прогрессивной методологии проектирования становится возможной, с одной стороны, вследствие насыщения САПР более содержательными и близкими к объективной реальности математическими моделями, с другой — вследствие совершенствования интерактивных методов работы с моделями проектируемых объектов.

В мировой практике накоплен определенный опыт решения перечисленных проблем. Он учитывается в уже созданных и разрабатываемых программных продуктах CREDO третьего поколения компании «Кредо-Диалог».

Решение поднятых в статье проблем, на наш взгляд, позволит перейти к качественно новому уровню развития дорожной отрасли. Создание единой информационной технологии позволит обеспечить комплексные решения задач стратегического планирования, проектирования, строительства, эксплуатации и управления автомобильными дорогами и их инфраструктурой. Для этого необходимо направленное развитие всех сторон научно-практической деятельности проектно-изыскательских, строительных и эксплуатационных организаций, разработчиков программного обеспечения. Немаловажным фактором является участие в данном процессе учебных заведений, которые обеспечивают отрасль высоко квалифицированными специалистами, способными с максимальной эффективностью использовать и развивать информационные технологии.

«Алтиус» выводит дорожников в лидеры



В портфеле заказов каждой дорожно-строительной организации одновременно находится множество договоров. Когда их условия изменяются или появляются новые приложения и дополнительные соглашения, то это неизбежно приводит к корректировке всех ранее составленных планов и графиков организации. При этом сотрудники отделов снабжения, логистики, договорного, планово-экономического вносят все эти изменения в планы работ и финансирования, графики поставки ресурсов и движения рабочих. Это трудоемкая, рутинная работа, требующая кроме специальных знаний высокой концентрации внимания. А руководство дорожно-строительной организации на основании измененных документов принимает основные стратегические решения. И если нарушаются сроки, несвоевременно поставляются материалы и техника, задерживаются платежи, то это приводит не только к непредвиденным финансовым затратам, а и к потере деловой репутации.

Сегодня передовые дорожно-строительные организации учет договоров с заказчиками и подрядчиками, формирование планов, контроль их выполнения ведут при помощи специальных программ. Это позволяет: во-первых, контролировать отклонения фактических показателей от плановых на самых ранних этапах; во-вторых, выполнять самые трудоемкие расчеты и построение календарных план-графиков автоматически. Кроме того, применяя программы автоматизации, специалисты вводят данные об изменении условий договоров (сроки, объемы, состав работ, их стоимость) только один раз – а все необходимые документы формируются программой автоматически. Руководитель, в любой момент в режиме реального времени получает сводные отчеты по любым объектам.

Все чаще для автоматизации процессов дорожники применяют программу «АЛТИУС – Управление строительством». Учет в ней ведется в разрезе договоров и объектов. Информация о выполняемых работах импортируется из сметной программы или вводится укрупнено. К каждому виду работ есть список необходимых ресурсов: материалов, оборудования, машин и механизмов. Все договоры с субподрядчиками привязаны к основным договорам.

Все графики работ, финансовые планы, графики поставки материалов, оборудования, машин и механизмов «АЛТИУС – Управление строительством» делает автоматически. В программе есть обширный набор отчетов по работам в сравнении с планом.

Учет материалов и оборудования ведется от получения материальных ценностей от поставщиков, перемещения их на объекты, до поставки подрядчикам и списания по нормам расхода. В любой момент «АЛТИУС – Управление строительством» формирует отчеты о текущей потребности в ресурсах.

В программе удобный механизм выписки нарядов рабочим и регистрации актов выполненных работ. «АЛТИУС – Управление строительством» рассчитывает время необходимое на выполнение работ бригадами любой численности и формирует отчеты для специалистов, рассчитывающих зарплату.

Программа включает и финансовый модуль. С его помощью легко формируются финансовые планы, видны данные о фактическом движении денег, учитываются все взаиморасчеты по договорам. Это позволяет вести правильный управленческий учет движения денег как одного, так и группы «своих» юридических лиц.

«АЛТИУС – Управление строительством» формирует сводную карточку объекта, включающую все взаимоотношения с заказчиками и подрядчика-

ми. Специалисты планово-экономического отдела с «АЛТИУС – Управление строительством» уже на этапе подготовки проекта договора, изменяя сроки выполнения работ и поставки материалов, получают несколько вариантов план-графиков и выбирают из них оптимальный. Экономисты производят анализ и оптимизацию планов как по каждому договору и объекту, так и сводных, «накладывая» друг на друга данные из разных договоров и приложений. При вводе данных программа автоматически осуществляет их проверку на полноту и корректность. При ошибке она выдает соответствующие сообщения. Напряженная работа превращается в операцию, которую можно поручить обычному оператору.

Любая информация, введенная в «АЛТИУС – Управление строительством», становится доступной ответственным сотрудникам разных отделов. При этом специалист каждого отдела видит ее в необходимой именно ему форме. Финансисты узнают изменения в состоянии взаиморасчетов с контрагентами. Плановики видят изменения выполненных работ, оставшиеся объемы и легко контролируют весь процесс. Логистики (снабженцы) знают об уменьшении остатков материалов на объектах (в соответствии со списанием) и легко принимают решения об очередных поставках.

«АЛТИУС – Управление строительством» включает большой набор готовых аналитических отчетов. Дорожники уже работающие с «АЛТИУС – Управление строительством» утверждают, что это настоящая система управленческого учета по конкурентной цене. Конечно, программа сама не принимает управленческие решения. «АЛТИУС – Управление строительством», предоставляет руководителю такую информацию, которая позволяет на ее основе принять только оптимальные управленческие решения. «АЛТИУС – Управление строительством» выводит дорожников в лидеры, так говорят те, кто уже давно работает с программой.

Елена Астапенко,
зам. директора ООО «Алтиус Софт»

Проект организации дорожного движения – основа безопасности

В 2006 году Росавтодор и Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД России одобрили «Порядок разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах». Документ устанавливает единый подход применения государственных стандартов в области безопасности дорожного движения и определяет требования к составу, оформлению и процедуре утверждения проектов организации дорожного движения (ПОДД). Он внес существенные изменения в оформление документов по организации движения, основное из которых – учет и отображение всех видов технических средств организации дорожного движения.

Следуя новому документу ООО «Доринжиниринг-Тверь» разработало ПОДД автомобильных дорог М10 «Россия» (на участке км 29 – км 593) и М9 «Балтия» (на участке км 158 – км 420) по заказу ФГУ Упрдор «Россия». Разработка ПОДД выполнена в несколько этапов. Сбор исходных данных включал анализ дислокаций дорожных знаков, схем разметки, материалов диагностики и других документов. В ходе полевого обследования выполнена видеосъемка с использованием передвижной лаборатории (НПФ «МАДИ-практик»). Для уточнения расстояний, местоположения дорожных знаков и других объектов применены лазерный дальномер и электронный датчик пути.

Анализ результатов обследования показал, что в обустройстве дорог использованы разные подходы к решению типовых задач, а также выявил ошибки и несоответствия в расстановке дорожных знаков и нанесении горизонтальной разметки. При разработке ПОДД обоснованы и согласованы с Заказчиком основные способы реализации методов организации дорожного движения, созданы системы маршрутного ориентирования и обслуживания движения. Анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) вскрыл участки концентрации ДТП и установил степень их опасности. Схемы расстанов-

ки технических средств организации дорожного движения выполнены на основе исходных данных, результатов обследований, анализа ДТП и в соответствии с принятыми способами организации дорожного движения. Эскизы знаков индивидуального проектирования выполнены в САПР «Кредо». При этом осуществлен единый подход к составу и компоновке знаков. В ведомостях размещения технических средств организации дорожного движения приведено их расчетное количество.

Автомобильная дорога М10 «Россия».

По инициативе Департамента ОБДД МВД России и ФГУ Упрдор «Россия» на участках с 3-мя полосами дороги М10 «Россия» введена схема организации движения, разрешающая движение по средней полосе только в одном из направлений, что позволяет упорядочить совершение обгонов и повысить безопасность. В ПОДД введена единая схема расстановки дорожных знаков и нанесения линий разметки на таких участках.

На многих участках автомобильной дороги М10 «Россия» проведена реконструкция, с увеличением числа основных полос движения до 4-х и устройством разделительной полосы с осевым ограждением. Это увеличило пропускную способность и устранило «лобовые» столкновения. При этом возникла новая задача – организация левого поворота и разворота на этих участках. Для этого предложена организация разворота с использованием пересечения, примыкания (съезда), прилегающей территории и площадок, отдаленных от дороги на расстояние до 200 м. В ПОДД применяется 10 разных вариантов схем организации разворота.

Автомобильная дорога М9 «Балтия».

На дорогах с 2-мя полосами движения обгон связан с выходом на полосу встречного движения. Запрещение обгона снижает пропускную способность дороги и скорость потока. Главная задача – обосновать границы

участков, на которых следует запретить совершение обгона. Основной принцип, принятый для определения зон запрещения обгона на дороге М9 «Балтия», – сочетание элементов плана и профиля которые не обеспечивают видимость встречного автомобиля на расстоянии 350 м.

Для определения фактического расстояния видимости использованы следующие способы:

- видеосъемка в прямом и обратном направлениях;
- расчеты с применением САПР;
- контрольные измерения лазерным дальномером.

К сожалению, в рамках ПОДД не удалось решить некоторые вопросы организации движения, так как их дальнейшее совершенствование связано с устройством переходно-скоростных полос, уширением проезжей части, строительством надземных пешеходных переходов и транспортных развязок. Реализация таких мероприятий возможна только при реконструкции или капитальном ремонте.

Выводы и рекомендации:

1. Проект организации дорожного движения должен стать основным документом для комплексного применения на практике передовых методов организации движения. ПОДД позволяет систематизировать планирование работ по содержанию и ремонту.
2. Разработка ПОДД связана с большими трудозатратами и требует использования передовых методов диагностики и современной оргтехники.
3. В ПОДД необходимо отражать и нерешенные вопросы, предлагать варианты решений на стадии проектирования реконструкции или капитального ремонта.
4. Опыт разработки ПОДД необходимо обобщать и учитывать при подготовке новых нормативных документов.

Александр Бурдин, департамент
ОБДД МВД России
Евгений Громов, к.т.н.,
Доринжиниринг-Тверь

Кто будет прав?..

Тот ли, кто прав, или тот, у кого больше прав?

Вы слышали анекдот? Значит так, в половине седьмого утра отец-гаишник будит сына-гаишника:

- Вставай, соня.
- Да, ладно, отец, че так рано?
- Да как рано! Они уже полчаса бесплатно ездят!

Итак, накануне летних каникул Госдума и Совет Федерации приняли законопроект, ужесточающий наказания за нарушения Правил дорожного движения. Документ дискутировался в парламенте около полутора лет — противники повышения штрафов никак не могли договориться со сторонниками такой меры. Наконец консенсус найден: целый ряд нарушений теперь будет наказываться весьма высокими штрафами, а иные — и административными арестами.

Считаете, зря? Можно ли как-нибудь по-другому регулировать поведение водителей на дорогах?

Вот что рассказывает на эту тему бывший главный гаишник Владимир Федоров, ныне сенатор, член Комитета Совета Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности: «На мой взгляд, во-первых, если штраф будет крупный, ну невыгодно будет делиться с гаишником, легче будет все-таки соблюсти правила. Возьмем элементарную вещь — пристегивание ремнем. В 1997 году Дума, не советуясь ни с МВД, ни с ГАИ, взяла и повысила штрафы за непристегивание ремнем. Мгновенно вся Россия пристегнулась. И сегодня, я уверен, если штраф за непристегивание ремнем будет порядка тысячи — полутора тысяч, не будет давать взятку бедный, нищий водитель, он лучше пристегнется и сэкономит эти деньги, жаба задушит. И то же самое по многим нарушениям. Да, в 1997 году, когда работала балльная система, учитывались те нарушения, которые гражданин в течение года совершал, и если он совершал их грубых три в год (кстати, в советское время так же система работала), то он беспелляционно лишался права на управление. И тогда, в 1997 году, мы снизили аварийность, смертность на дорогах до 27 тысяч с 37 тысяч в 1991-м, то есть на 10 тысяч людей погибло на дорогах России меньше. Вот что такое эффект балльной системы, как бы ее ни называли. То есть эффект не только оттого, что рублем бьют, но бьют и более серьезно — лишением права на управление».

В Западной Европе давно убедились в эффективности подобных «драконовских» мер. В Скандинавских странах, Германии, Франции и т.д. давно уже штрафы очень высоки, причем как за грубые нарушения, так и за такие, как, например, непристегивание ремнем безопасности. Результат налицо, за безопасностью на дорогах там следят серьезно.

У нас же основной мотивацией, например, партии КПРФ, выступающей за низкий уровень штрафов, был сравнительно низкий уровень доходов основной массы граждан. А не нарушай! Тогда и платить не придется. В социальный пакет не входит и не должно входить создание благоприятных условий для нарушения законов и правил.

Тем более что за 1,5 года своего существования законопроект сильно смягчился — после массовых акций протеста автомобилистов перед первым чтением в Думе законодатели отказались от введения балльной системы, а ко второму решили не расширять список правонарушений, за которые водителей должны лишать прав. Но среди поправок к КоАП, которые приняты в третьем чтении, все равно сохранились разрешение эвакуировать неправильно припаркованные автомобили, а также отмена презумпции невиновности для водителей, которых разрешается штрафовать заочно, по данным фоторадара.

Правовая коллизия

Вот на этом имеет смысл остановиться подробнее. При всей явной необходимости введения наказаний за нарушения, фиксируемые камерой видеонаблюдения, норму эту совсем не просто будет внедрить при действующем законодательстве. Дело в том, что камера фиксирует не водителя-нарушителя, а машину. А значит, наказать можно не того, кто фактически нарушил правило, а только владельца транспортного средства. Что это означает?

Сегодня машины часто продаются и покупаются по доверенностям, и реальных владельцев автотранспорта установить практически невозможно, их нет ни в базах ГИБДД, ни в налоговой инспекции, как нет и самих баз. Правда, в отдельных регионах России имеются базы данных, но они никак не пересекаются. Удивительно, но факт: единая база ГИБДД в наш век всеобщей компьютеризации до сих пор не создана. Что само по себе наводит на определенные размышления, но это уже другая тема. Поэтому водитель, лишенный прав в Московской области, запросто может получить их по месту жительства, например, в Москве, заявив об утере.

Если же владелец становится ответственным за свой автомобиль и за те нарушения, которые на нем совершены, то он несет прямую ответственность за выдаваемые им доверенности на владение и управление машиной. Введение подобной статьи, например, в КоАП — не просто латание прорех в законодательстве, а, по сути, изменение принципов ответственности за автотранспорт. Такое изменение даст возможность не только выстраивать эффективную систему «бесконтактных штрафов», но и решать многие другие проблемы, связанные с автомобилями.

В основе российского законодательства лежит правовая норма: никто не может нести ответственность за правонарушение, которого он заведомо не совершал. А первый пункт статьи 1.5 КоАПа гласит: «Лицо подлежит административной ответственности только за те правонарушения, в отношении которых установлена его вина». Чтобы уйти от этой проблемы, во втором чтении в законопроект была принята поправка, согласно которой хозяин машины должен либо сообщить, кто был в это время за рулем, либо доказать, что машину у него угнали. В противном случае штраф должен будет уплатить он.

Этот пункт вступает в очевидное противоречие с конституционной нормой — презумпцией невиновности. Несответствие норм закона нормам Конституции делает закон уязвимым и подвешенным, а введенные хорошие правила — неполноценными. Эффективно работающей системы на них выстроить не удастся, если не внести в принятые поправки другие, исправляющие создавшееся положение вещей.

По сути, автомобиль — такой же источник повышенной опасности, как, скажем, ружье. Но ведь никому из охотников не придет в голову отдать оружие первому встречному, тогда как выписать автомобильную доверенность при продаже машины очень легко. Достаточно так называемой «простой письменной формы», в крайнем случае, доверенность можно заверить у нотариуса, но это необязательное требование. Статья, предусматривающая ответственность за халатное отношение к автотранспорту как источнику повышенной опасности, с очень высокой ставкой штрафа могла бы спасти положение. При такой норме автовладелец получает штраф либо за нарушение ПДД, либо за халатное отношение к имуществу, повлекшее нарушение ПДД (в последнем случае штраф, как правило, больше). Тогда факт фиксации нарушения на машине, которой он владеет, делает автовладельца виновным, чья вина доказана, и штрафуются он за правонарушение, которое действительно совершил.

Вещь в себе

Итак, новыми поправками к КоАП сделана попытка обеспечить условия для наложения штрафа по факту нарушения, а не по факту присутствия гаишника, а также уменьшить возможности для произвола сотрудников ГИБДД, используя «бесконтактное» взимание штрафов с использованием фото- и видеокamer.

И, слава Богу! Потому что, например, в той же Франции фоторадары применяются сплошь да рядом. Так что не надо ни с кем спорить, просто вам приходит по почте квитанция на оплату и фотография момента нарушения. И попробуйте не оплатить! У нас, кстати, на Минке с июля прошлого года проводится эксперимент по применению этих самых радаров, который, по словам министра транспорта РФ Игоря Левитина, уже сегодня показал свою эффективность.

Пойдем далее. Какая может быть невиновность, если наши Правила дорожного движения разработаны 70 лет назад, когда и машины, и скорости были другие!

Скорость движения по автомобильным дорогам, не считая магистральных, сегодня ограничена в основном 90 км/час. Скажите мне, откуда эта цифра взялась? На какие транспортные средства она рассчитана? На старые «Жигули» с лысой резиной и тормозным путем в 54 метра или на современный БМВ с низкопрофильной резиной, системой ABS и тормозным путем в 37 метров? На водителя, который вчера получил права или на опытного автомобилиста?

Или, вот, отчего на МКАД, которая имеет по пять полос в каждом направлении, разделительный барьер и надземные пешеходные переходы, ограничение скорости все равно 90 км/ч? Вот вместе с потоком автомобилей идет гаишная машина — с той же скоростью, что и все — 110–120 км/час. Причем, иногда норовит проехать по шестой полосе, при наличии пяти, то есть практически по разделительному барьеру. К чему тогда ограничение? Для того чтобы каждого

сделать нарушителем? Или зачем? И являются ли в этом случае гаишники тоже нарушителями? Как объяснил мне инспектор с большим стажем работы, мы ведь не знаем, куда они спешат, создавая, заметим в скобках, аварийные ситуации на дороге, которые, например на МКАДе, приводят, как правило, к фатальным последствиям. Действительно, может быть, они и вправду на задание торопятся, а может, им, извините, обедать пора.

Я за рулем без малого четверть века и на основании своего опыта утверждаю: ограничения скорости в России, как правило, не соответствуют реальной дорожной обстановке и современным транспортным средствам. Они везде занижены. Поэтому ездить по нашим дорогам, не нарушая скоростной режим, невозможно. Никто и не ездит. Чем, кстати, охотно пользуются инспекторы ГИБДД.

Я не говорю обо всех. Боже, сохрани! Но вот, например, я однажды ехала на автомобиле из Москвы в Нижний Новгород. Очень торопилась, потому что мне обязательно нужно было успеть на встречу с нижегородским губернатором. На трассе меня остановил инспектор ГИБДД и потребовал штраф за превышение скорости. Он забрал у меня водительские права, и, выполняя все инструкции, стал выписывать квитанцию, которую нужно было оплатить в Сбербанке в ближайшем городе, а затем вернуться и обменять ее на права. Тогда бы я не успела на встречу. Поэтому даже обрадовалась, когда он согласился «договориться», но не за 50, и даже не за 100 рублей, а за... 1000!

Очевидно, что порядки у нас в стране таковы, что одно не может не противоречить другому: с одной стороны, ПДД, безусловно, нарушать нельзя. Никто не спорит, автомобиль на дороге — это средство повышенной опасности, т.к. страдают люди, а отсюда трагическая статистика дорожно-транспортных происшествий. С другой стороны, Правила дорожного движения составлены так, что их нельзя не нарушать. Получается замкнутый круг.

Как же быть?

Решение может быть одно — и простое, и сложное одновременно. Простое, потому что очевидно — необходимо создавать систему, которая бы работала на то, чтобы водителям не нужно было и не хотелось бы ПДД нарушать. Сложное — потому что создать такую систему непросто. Надо ведь тогда вводить в средних школах уроки безопасности, писать учебники, менять программу подготовки водителей, создавать систему первой помощи в результате ДТП. Нужно реконструировать дорожную сеть, необходимо, наконец, менять Правила дорожного движения, чтобы они соответствовали требованиям времени. Причем в этой системе все должно быть взаимосвязано, и это совсем не быстро и очень дорого.

Кстати, люди в ПДД погибают не только и не столько во момент аварии. Большинство пострадавших не довозят до медицинских учреждений, поскольку у нас никак не организована система оказания первой медицинской помощи.

Так или иначе, новый законопроект после третьего чтения в Госдуме и утверждения в Совете Федерации поступит на подпись президенту Владимиру Путину. По словам разработчиков, они надеются, что большинство поправок вступит в силу уже с 1 января 2008 года. Но уменьшится ли после этого количество трагедий на дорогах?

Наталья Алхимова

Термоусиление дорожных одежд нежесткого типа

Усиление дорожной одежды является основным видом капитального ремонта. Если коэффициент прочности дорожной одежды в осенне-весенний периоды ниже предельно допустимого значения для дороги данной категории, дорожная одежда требует немедленного ремонта. Например, для дорог категории I-б и II это значение составляет 0,75 [1].

Традиционный метод усиления дорожной одежды – метод **перекрытия** – предусматривает укладку нового слоя (слоев) покрытия на старую проезжую часть. Согласно ОДН 218.1.052-2002, на дороге, находящейся в неудовлетворительном состоянии по ровности (ВСН 46-83 формулировка этого пункта включала не ровность, а наличие повреждений, что правильнее), минимальная толщина слоя усиления в зависимости от перспективной интенсивности движения на полосу, приведенной к расчетным нагрузкам, должна находиться в пределах 7–17 см.

За рубежом чаще применяют метод **переукладки**, при котором старые связные слои удаляют фрезерованием, а на их место укладывают новые, толщиной, обеспечивающей требуемый модуль упругости.

В связи с дороговизной упомянутых методов все большее распространение получает ресурсосберегающий метод усиления дорожной одежды – метод **холодной регенерации** [2].

Ресурсосберегающий метод горячей регенерации, получивший в России название «**термопрофилирование**», предназначен для ремонта верхнего слоя покрытия. Идея использования этого метода для усиления дорожной одежды была реализована в Германии в конце 70-х годов. Имеющийся в то время термопрофилировщик не позволял добавлять большое количество новой смеси. Поэтому слой усиления укладывали асфальтоукладчиком по разрыхленной горячей старой смеси и оба слоя уплотняли одновременно. Этот способ получил название по имени его автора – «способ Шёлкопфа». После создания термоукладочных машин фирмами «Катлер» (США) и «Виртген» (ФРГ) отпала необходимость использования дополнительно асфальтоукладчика. Соответствующий способ получил название способа **термоусиления**.

С появлением в России машин для холодной регенерации слоев дорожной одежды, способ термоусиления потерял свою актуальность. Этому способствовало также отсутствие метода определения срока службы монолитных слоев, уложенных на растрескавшийся пакет битумосвязных слоев. В результате разработки данного метода [3–5] оказалось возможным сравнивать сроки службы слоев усиления разной толщины, уложенных на растрескавшееся старое покрытие.

Предложенный метод базируется на представлении о снижении модуля упругости дорожной конструкции в процессе эксплуатации по логарифмическому закону. Ис-

ходя из современных представлений, основной причиной такого процесса является усталостное растрескивание монолитных слоев, работающих на изгиб. Согласно этому методу, срок службы слоя усиления или пакета монолитных слоев над растрескавшимся слоем T_y можно определить по формуле

$$\lg T_y = (E_p - E_k) \lg T_p / (E_o - E_k), \quad (1)$$

где E_p , E_k , E_o – модули дорожной конструкции соответственно: расчетный после усиления (в расчете модуль упругости каждого из растрескавшихся слоев принимают равным 800 МПа [4]), критический, соответствующий предельному состоянию дорожной одежды, когда все монолитные слои растрескались, и расчетный для усиленной конструкции, но с неповрежденными монолитными слоями, МПа;

T_p – расчетный срок службы усиленной дорожной одежды с неповрежденными монолитными слоями, годы.

Расчетный срок службы дорожной одежды нежесткого типа с неповрежденными монолитными слоями было предложено определять по критерию усталостного растрескивания [5]. В США при проектировании дорожной одежды используют выражение, базирующееся на гипотезе Майнера

$$\sum_n \sum_m (n_{nm} / N_{nm}) = 1, \quad (2)$$

где n_{nm} и N_{nm} – соответственно число воздействий нагрузки данного типа (n) по месяцам (m) для заданного срока службы дорожной одежды и до наступления предельного состояния по результатам лабораторных усталостных испытаний.

Отсюда можно определить T_p , если n_{nm} подсчитано для одного года.

Учитывая расхождение между лабораторными значениями N и теми, которые дорожная одежда может выдержать в полевых условиях, был предложен сопоставительный подход [3], предусматривающий выбор базовой конструкции с известным из опыта сроком службы до наступления предельного состояния. Тогда T_p можно определить по формуле

$$T_p = T_b N_p / N_{pb}, \quad (3)$$

где T_b – срок службы дорожной одежды базовой конструкции, годы;

N_p и N_{pb} – соответственно число приложений расчетной нагрузки до наступления предельного состояния проектируемой и базовой дорожной одежды.

Для определения N_p была проанализирована и уточнена модель, учитывающая зарождение и продвижение вертикальной трещины в пакете монолитных слоев дорожной одежды к поверхности проезжей части под воздействием транспортных нагрузок (на основе положений механики разрушения) и сезонные изменения расчетных параметров асфальтобетона [5]. Приняв в качестве базовой конструк-

цию из примера № 3 в ОДН 218.046-01, получили зависимость срока службы дорожной одежды от толщины пакета асфальтобетонных слоев h , оказавшуюся близкой к прямой в полулогарифмической системе координат.

Сопоставление графиков функции $T_p(h)$, построенных с использованием разных критериев, показало, что наиболее близки к предложенной модели результаты, полученные по усталостному критерию в ОДН 218.046-01 при расчетной температуре 10°C и (в меньшей степени) при 0°C . В ОДН при расчете конструкции по усталостному критерию в качестве расчетной температуры принят 0°C . Для упрощения дальнейших расчетов остановились на этой температуре.

Согласно критерию сопротивления монолитных слоев усталостному разрушению (с учетом ОДН), в работе [5] была приведена формула

$$T_p = T_6(\sigma_{br}/\sigma_r)^4, \quad (4)$$

где T_6 – срок службы дорожной одежды базовой конструкции, годы, принятый равным 15 г;

σ_{br} и σ_r – наибольшее растягивающее напряжение в подошве нижнего монолитного слоя соответственно для базовой и сравниваемой дорожной конструкции, МПа.

График зависимости $T_p(h)$ для базовой конструкции представлен на рис. 1, а соответствующее уравнение получило вид

$$\lg T_p = -0,536 + 0,0771h \quad (5)$$

В диапазоне изменения толщины пакета монолитных слоев от 18 до 33 см максимальная ошибка при определении T_p не превышает $\pm 4\%$.

На основе предложенной модели по формуле (1) с учетом выражения (5) были рассчитаны сроки службы дорожной одежды с растрескавшимися асфальтобетонными слоями, усиленной разными способами. Соответствующие графики зависимости $T_p(h_y)$, где h_y – толщина слоя (слоев) усиления, приведены на рис. 2.

Кривая 4 показывает неэффективность усиления дорожной одежды способом перекрытия. Для рассматриваемого примера срок службы слоя усиления толщиной 5 см составляет всего 2,5 года, что близко к фактически наблюдаемым результатам. Чтобы выйти на 15-летний срок службы, необходимо уложить слой усиления толщиной 11 см. Это почти совпадает с минимально рекомендуемым в ОДН 218.1.052-2002 значением для рассматриваемого примера.

Кривые 1, 2 и 3 показывают, насколько эффективнее усиление дорожной одежды методом термопрофилирования. Чем глубже при этом рыхление старого покрытия, тем эффективнее способ термоусиления. Так, например, для обеспечения 8-летнего срока службы слоя усиления, уложенного данным способом с рыхлением слоя старого покрытия на глубину 3, 4 и 5 см, его толщина должна составлять соответственно 7,5, 5,5 и 4 см, против 9 см по методу перекрытия.

Глубина рыхления старого покрытия ограничена возможностью его прогрева. Интенсификация прогрева может привести к деструкции битума. Повысить эффективность прогрева можно за счет снижения рабочей скорости движения комплекта машин, но при этом снижается производительность работ. Реально с использованием комплекта машин фирмы «Виртген» достигается средняя глубина рыхления 4 см.

В отличие от зарубежных дорог, отечественные, как



Рис. 1. Зависимость срока службы усиленной дорожной одежды с неповрежденными слоями T_p от толщины пакета монолитных слоев h

правило, имеют продольные неровности и искаженный поперечный профиль. Даже дороги с нормальными поперечными уклонами со временем приобретают серповидный профиль. При термопрофилировании таких дорог для их выравнивания требуется дополнительный расход новой асфальтобетонной смеси. Кроме того, при наличии поверхностной обработки скорость процесса разогрева покрытия существенно снижается, а при наличии разметки происходит возгорание последней. Поэтому было предложено перед термопрофилированием осуществлять выравнивающее фрезерование [2]. В связи с этим представляло интерес выяснить, насколько фрезерование может снизить срок службы слоя усиления. Приведенный выше алгоритм расчета позволяет решить эту задачу.

Обратимся вновь к уже рассмотренному примеру. На рис. 3 приведены соответствующие расчетные схемы детали дорожной конструкции для определения значений параметров, входящих в формулу (1), после удаления растрескавшегося верхнего слоя толщиной 4 см.

Расчеты показали существенное снижение срока службы обновленного монолитного слоя, включающего слой усиления и регенерированный слой, в случае удаления 4 см растрескавшегося верхнего слоя старого покрытия. Только увеличение на 2,5 см слоя усиления из новой смеси позволяет достичь сопоставимого значения срока службы обновленного монолитного слоя.

Чтобы оценить экономическую эффективность способа термоусиления, подсчитали прямые затраты на усиление 1 м^2 дорожной одежды разными способами, обеспечивающими срок ее службы 15 лет и исправление поперечного профиля. Сравнение проводили для четырех вариантов усиления дорожной одежды: 1 – традиционным способом перекрытия; 2 – способом переукладки;

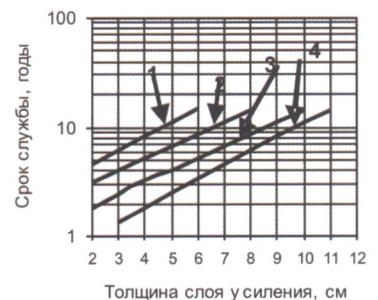


Рис. 2. Зависимость срока службы слоя усиления T_p от его толщины h_y , устроенного способами:

- 1 – термоусиления с рыхлением старого покрытия на глубину 5 см; 2 – то же, на глубину 4 см; 3 – то же, на глубину 3 см; 4 – перекрытия (традиционный метод).

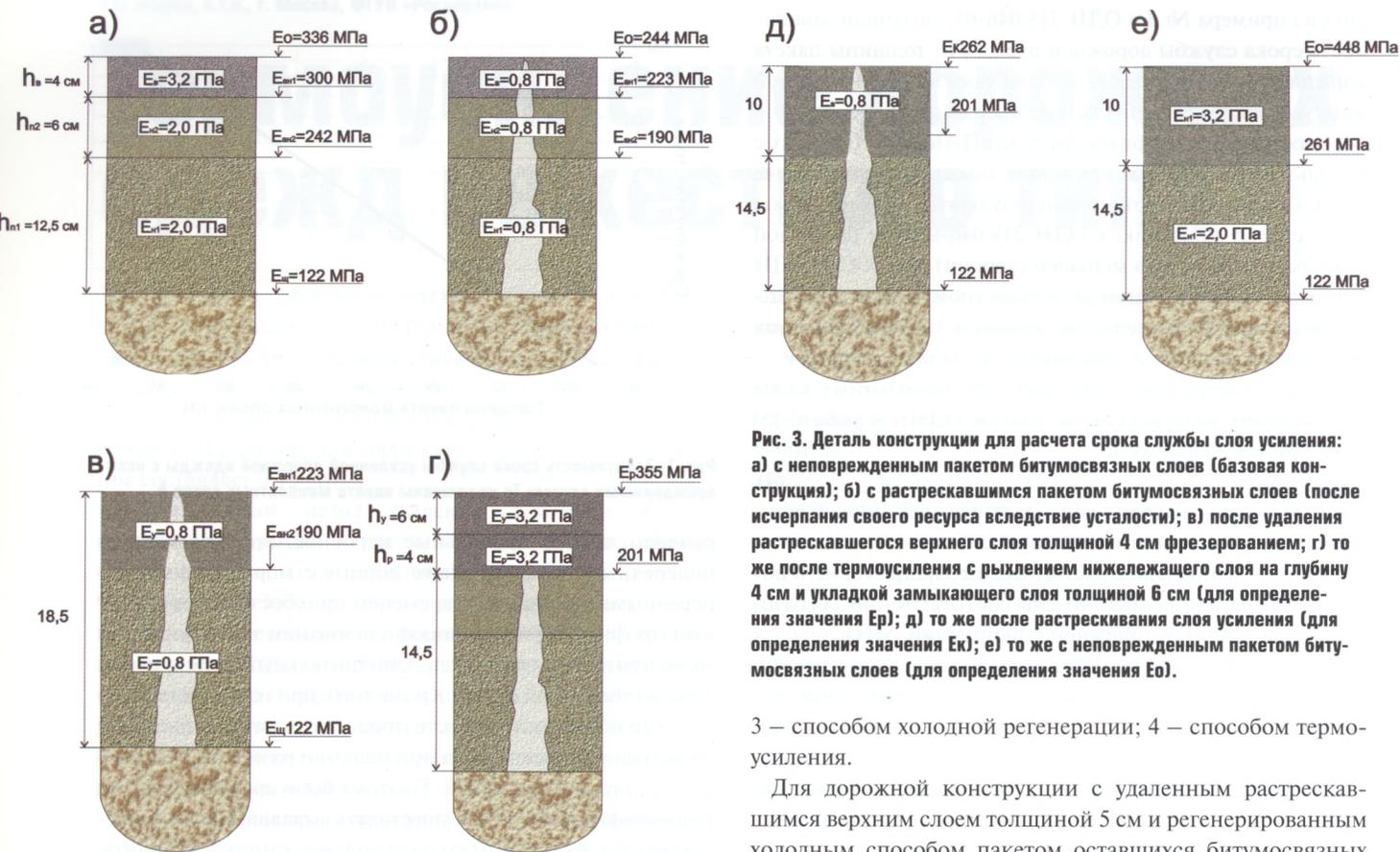


Рис. 3. Деталь конструкции для расчета срока службы слоя усиления: а) с неповрежденным пакетом битумосвязных слоев (базовая конструкция); б) с растрескавшимся пакетом битумосвязных слоев (после истощения своего ресурса вследствие усталости); в) после удаления растрескавшегося верхнего слоя толщиной 4 см фрезерованием; г) то же после термоусиления с рылением нижележащего слоя на глубину 4 см и укладкой замыкающего слоя толщиной 6 см (для определения значения E_p); д) то же после растрескивания слоя усиления (для определения значения E_k); е) то же с неповрежденным пакетом битумосвязных слоев (для определения значения E_0).

3 – способом холодной регенерации; 4 – способом термоусиления.

Для дорожной конструкции с удаленным растрескавшимся верхним слоем толщиной 5 см и регенерированным холодным способом пакетом оставшихся битумосвязных слоев – асфальтогранулобетоном (АГБ) – толщиной 17,5 см значения расчетных характеристик последнего приняли как для высокопористого асфальтобетона (АБ). Очевидно, что в этом случае для обеспечения требуемого срока службы необходимо поверх АГБ-слоя уложить слой плотного

Таблица

Прямые затраты на	Ед. измер.	Стоим. за ед., руб.	Значения ¹⁾ руб./м ² , при усилении способом:			
			перекрытия	перекладки	холод. регенер.	термоусил.
фрезерование покрытия на глубину, см: до 5	м ²	42,4	0,5/21,2	–	42,4	0,5/21,2
до 10		54,2	–	54,2	–	
до 15		68,2	–	68,2	–	
транспортировка АГ на 1 км для складирования	т	12,1	0,048/0,6	0,503/6,1	0,120/1,5	0,048/0,6
укладку АБ-смеси	м ²	10,1	2,5/25,2	3/30,3	1/10,1	–
подгрунтовку	м ²	5,0	2/10,0	2/10,0	1/5,0	–
холодную регенерацию ²⁾	м ²	42,0	–	–	42,0	–
термопрофилирование	м ²	132,5	–	–	–	132,5
смесь (с доставкой) для АБ: порист. и высокопористого	т	1523	–	0,407/619,9	–	–
плотного		1692	0,324/548,2	0,096/169,2	0,120/203,0	0,252/426,4
цемент	т	2750	–	–	0,008/22,1	–
битум	т	6807	–	–	0,010/68,5	–
возвратн. средства за счет реализации АГ	т	390	0,048/18,7	0,503/196,2	0,120/46,8	0,048/18,7
ИТОГО			586,5	761,7	347,8	562,0

Примечания: 1) В числителе приведены объемы. 2) По данным за 2002 г.

АБ толщиной 5 см.

Сравниваемые способы предусматривали проведение следующих операций:

- способ перекрытия: 1) комбинированный способ выравнивания (на одной половине проезжей части укладку выравнивающего слоя из пористого АБ толщиной в среднем 4 см, а на другой половине выфрезеровывание замыкающего слоя на глубину в среднем 4 см; 2) укладку двух слоев из плотного АБ общей толщиной 13,5 см ($24 \times 13,5 = 324 \text{ кг/м}^2$) (по расчету требуется слой усиления толщиной 11 см, но из-за ослабления дорожной одежды после фрезерования необходимо добавить еще 2,5 см); 3) возврат денежных средств от реализации асфальтобетонного гранулята (АГ), добытого в результате выравнивающего фрезерования, в количестве $24 \times 4 / 2 = 48 \text{ кг/м}^2$;
- способ переукладки: 1) выфрезеровывание в два приема пакета битумосвязных слоев толщиной 22,5 см; 2) укладку трех слоев АБ: высокопористого толщиной 12,5 см ($22 \times 12,5 = 275 \text{ кг/м}^2$), пористого толщиной 6 см ($22 \times 6 = 132 \text{ кг/м}^2$) и плотного толщиной 4 см ($24 \times 4 = 96 \text{ кг/м}^2$); 3) возврат денежных средств за счет реализации $22 \times 18,5 + 24 \times 4,0 = 503 \text{ кг/м}^2 \text{ АГ}$;
- способ холодной регенерации: 1) выфрезеровывание старого покрытия на глубину 5 см; 2) переработку стабилизатором пакета оставшихся битумосвязных слоев толщиной 17,5 см с добавлением 2,5% цемента и 2,5% вспененного битума; 3) укладку слоя плотного АБ толщиной 5 см ($24 \times 5 = 120 \text{ кг/м}^2$); 4) возврат денежных средств за счет реализации $24 \times 5 = 120 \text{ кг/м}^2 \text{ АГ}$;
- способ термоусиления: 1) выфрезеровывание замыкающего слоя на одной половине проезжей части на глубину в среднем 4 см; 2) горячую регенерацию методом термосмещения нижележащего слоя на глубину 4 см с добавлением новой смеси в количестве $24 \times 10,5 = 252 \text{ кг/м}^2$ для создания замыкающего слоя из плотного АБ общей толщиной 14,5 см (по расчету требуется слой усиления толщиной 8 см, но из-за ослабления дорожной одежды после фрезерования необходимо добавить еще 2,5 см); 3) возврат денежных средств за счет реализации $24 \times 2 = 48 \text{ кг/м}^2 \text{ АГ}$.

Результаты расчета прямых затрат в сопоставимых ценах приведены в **таблице**.

При расчете использовали в основном данные локальных смет ОАО «Дорисс» (г. Чебоксары), составленных в 2006 г., а также ГЭСН (Сб. № 27 за 2001 г. «Автомобильные дороги»). Оптовая цена АГ принята согласно каталогу Мособлэкспертизы на апрель 2005 г.

В выполненных расчетах не были учтены затраты, связанные с необходимостью досыпки обочин. Но при усилении дорожной одежды способами перекрытия, холодной регенерации и термоусиления разница в отметках между поверхностями замыкающего слоя и старой обочины составят соответственно 13,5, 2,5 и 10,5 см. (В случае холодной регенерации толщина АГБ-слоя будет не 17,5 см, а на 2,5 см больше из-за разницы в плотностях пакета слоев старого покрытия и АГБ-слоя). При стоимости 1 м³ щебня 1032 руб. и работ по укреплению обочины – 45,0 руб./м² (для условий Чувашии на I кв. 2005 г.) затраты на досыпку 1 м² обочины составят соответственно 184,3, 70,9 и 153,4 руб. При ширине полосы покрытия $3,75 + 0,75 = 4,5 \text{ м}$ и ширине досыпки обочины 2,25 м (досыпку грунта на ши-

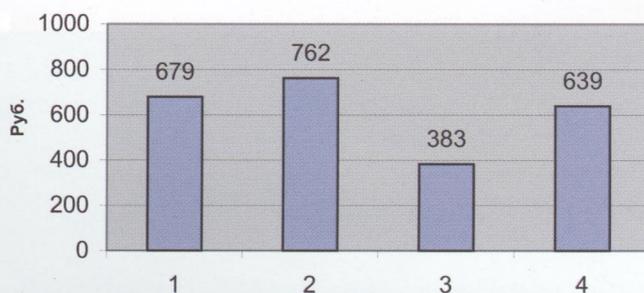


Рис. 4. Гистограмма прямых затрат на усиление (с выравниванием и реализацией АГ) 1 м² дорожной одежды способами: 1 – перекрытия; 2 – переукладки; 3 – холодной регенерации; 4 – термоусиления (с рылением АБ-слоя на глубину 4 см).

рину 0,75 м с засевом травами в расчет не включали) на 1 м² покрытия приходится $2,25 / 4,5 \sim 0,50 \text{ м}^2$ досыпки. Тогда общие затраты на усиление 1 м² дорожной одежды увеличатся соответственно на 92,2, 35,4 и 76,7 руб. и составят округленно 679, 383 и 639 руб. Соответствующая гистограмма представлена на **рис. 4**.

Как и следовало ожидать, по экономичности способ холодной регенерации оказался вне конкуренции. На втором месте – способ термоусиления.

Выводы

1. Разработан алгоритм расчета дорожной одежды со слоем усиления на трещиновато-блочном пакете нижележащих битумосвязных слоев.
2. Срок службы слоя усиления в полулогарифмической системе координат практически линейно зависит от его толщины.
3. Из различных способов усиления дорожной одежды способ термоусиления занимает по экономичности второе место после способа холодной регенерации.
4. Чем глубже рыление старого покрытия в процессе термоусиления, тем эффективнее способ в части экономии новой асфальтобетонной смеси.
5. Исправление поперечного профиля проезжей части методом холодного фрезерования перед термоусилением или перекрытием требует увеличения толщины слоя усиления, значение которого может быть рассчитано по предложенному алгоритму.

Список литературы

1. Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог / Мин-во трансп. РФ, Гос. служба дор. хоз-ва (Росавтодор). – М.: Инфрмавтодор, 2002. – 139 с.
2. Бахрах Г.С. Стратегия ремонта дорожных одежд нежесткого типа в условиях ограниченного финансирования // Дороги России XXI века. – 2005. – № 1. – С. 78–81.
3. Бахрах Г.С. Сопоставительная модель оценки срока службы дорожных одежд нежесткого типа по критерию усталостного растрескивания при их конструировании / Тр. ГП Росдорнии. – М., 1998. – Вып. 9. – С. 51–59.
4. Бахрах Г.С. Расчет усиления дорожных одежд нежесткого типа по критерию усталостного растрескивания // Наука и техника в дор. отрасли. – 1999. – № 2. – С. 21–25.
5. Бахрах Г.С. Модель оценки срока службы дорожной одежды нежесткого типа // Наука и техника в дор. отрасли. – 2002. – № 2. – С. 17–20.



По Черноморскому кольцу — на автомобиле

Новые формы взаимодействия и сотрудничества в транспортной сфере были обсуждены на недавней встрече министров транспорта Организации Черноморского экономического сотрудничества в Стамбуле.

Выступивший на этом представительном саммите заместитель министра транспорта РФ Евгений Москвичев подчеркнул, что развитая транспортная инфраструктура является одним из основных показателей, способствующих развитию производства, торговли, туризма, налаживанию культурных связей между странами, и, соответственно, способствует экономическому, социальному развитию и интеграции стран. «В настоящее время мы видим, что Черноморское

экономическое сотрудничество может являться эффективным инструментом в решении проблем развития транспорта и транспортной инфраструктуры в регионе, — сказал он. — Совместными усилиями стран-членов ОЧЭС удастся добиваться появления новых форм взаимодействия и сотрудничества в транспортной сфере». Одним из практических шагов в этом направлении стал проект развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. Соответствующий Меморандум был подписан в апреле текущего года в Белграде. Основной его целью является «согласование технических требований разных стран при строительстве автодороги». Другими словами, автомагистраль должна соответствовать единым требованиям по безопасности, скоростному

потенциалу и удобству использования. Кроме того, подписанный в столице Сербии документ предусматривает создание фонда содействия проекту черноморской магистрали, который призван обеспечить как финансовую, так и техническую поддержку реализации данного проекта. Евгений Москвичев отметил, что Россия ведет работу по восстановлению и развитию регулярного пассажирского и паромного сообщения между портами Черного моря, принимая во внимание растущий товарооборот и развитие туризма между государствами-членами ОЧЭС. На сегодняшний день Россия является участником межведомственного российско-грузинского Соглашения о железнодорожно-паромном сообщении (Кавказ — Поти), в ближайшее время может быть подписан аналогичный документ с Болгарией (Кавказ — Варна). Проводится подготовка к подписанию соглашения с Турцией (Кавказ — Самсун). «В этой связи мы предполагаем совместно подумать над идеей создания железнодорожно-паромного кольца, аналогично проекту создания скоростной автомобильной магистрали вокруг Черного моря. Реализация данного проекта позволит

Наша справка

Организация Черноморского экономического сотрудничества создана в июне 1992 года. Ее членами ОЧЭС являются 12 государств — Армения, Азербайджан, Албания, Болгария, Греция, Грузия, Молдавия, Россия, Румыния, Сербия, Турция и Украина. 13 государств, в том числе Австрия, Белоруссия, Германия, Италия, Польша, Словакия, США, Франция, имеют статус наблюдателей. Страны ОЧЭС работают над совместными проектами по объединению национальных энергосистем в единое Черноморское кольцо, развитию и интеграции региональных транспортных коридоров в общемировую транспортную систему, прокладке линий оптико-волоконной связи. В стадии разработки находится программа охраны окружающей среды региона Черного моря. Осуществляется взаимодействие между ОЧЭС и Европейским союзом.

Наша справка

Протяженность проекта составляет приблизительно 7140 км. Основной маршрут будет проходить через Стамбул (Турция) – Самсун (Турция) – Трабзон (Турция) – Батуми (Грузия) – Поты (Грузия) – Новороссийск (Россия) – Ростов (Россия) – Таганрог (Россия) – Мариуполь (Украина) – Мелитополь (Украина) – Одесса (Украина) – Чисинау (Молдавия) – Бухарест (Румыния) – Хасково (Болгария) – Эдирне (Турция) – Стамбул (Турция) и Комотины (Греция) – Александруполис (Греция) – Стамбул (Турция), включая соединения: Бухарест – Константа (Румыния); Александруполис (Греция) – Эдирне (Турция); Поты (Грузия) – Тбилиси (Грузия) – Баку (Азербайджан); Хопа (Турция) – Артвин (Турция) – Вале (Грузия) – Ахалсиче (Грузия) – Кхашури (Грузия); Ахалсиче (Грузия) – Гьюмри (Армения) – Ереван (Армения) – Раздан (Армения) – Тбилиси (Грузия); Гьюмри (Армения) – Ваназдор (Армения) – Тбилиси (Грузия); Новороссийск (Россия) – Анапа (Россия) – Керчь (Украина); Ростов-на-Дону (Россия) – Волгоград (Россия) – Астрахань (Россия).

существенно снизить нагрузку на автомобильный транспорт и автодорожную инфраструктуру в регионе, исключить простои транспорта при прохождении государственных границ».

В соответствии с Меморандумом, был создан Руководящий комитет проекта, на который возложена задача разработки точного маршрута автотрассы и соединений разных дорог в единую магистраль. На состоявшемся также в Стамбуле первом заседании этого комитета заместитель министра транспорта РФ Евгений Москвичев подчеркнул, являясь председателем этого комитета, Российская Федерация со своей стороны делает все возможное для скорейшего развития и функционирования этой автомагистрали.

«Появление меморандума стало возможным благодаря председательству России в ОЧЭС с мая по октябрь 2006 года, — считает председатель исполкома Координационного транспортного совещания СНГ Чингиз Измаилов. — Все страны СНГ поддержали этот проект. России проект выгоден, поскольку он поможет создать высококлассную дорогу, ведущую к Сочи. Кроме того, в ходе его реализации будет решена проблема пограничных переходов». По мнению экспертов, строительство кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря будет иметь большое значение главным образом для пассажирских перевозок, что, в свою очередь, повысит мобильность населения. Особые ожидания связаны с дальнейшим развитием туристической индустрии в Причерноморском регионе, так как новая автомагистраль может соединить курорты российского побережья с курортами Украины и Болгарии. Однако для грузового транспорта кольцевая черноморская магистраль будет менее важна, так как там, где будет проходить трасса, гористая местность, не приспособленная для движения большегрузного транспорта. Более того, для таких автомобилей следует предусмотреть альтернативные маршруты движения, чтобы не усложнять экологическую обстановку в регионе. Кроме того, по данным Ассоциации международных автоперевозчиков, существует целый ряд барьеров, препятствующих развитию международных автоперевозок в регионе ЧЭС. В их числе:

1. Взимание экологических сборов.

2. Взимание сборов за взвешивание автотранспортных средств.

3. Взимание в пунктах пересечения границы местных административных сборов за транзитный проезд, а также инспекционного сбора с иностранных автотранспортных средств.

4. Взимание сборов на границе за выполнение государственных контрольных функций.

5. Платное оформление транзитных таможенных деклараций, навязывание таможенного сопровождения при наличии действующей книжки МДП.

6. Наличие требования об обязательной регистрации иностранных водителей.

7. Трудности в получении многократных виз.

8. Ограничение количества ввозимого топлива.

9. Принудительное оформление страховых полисов.

10. Дискриминация иностранных перевозчиков при пользовании паромными переправами.

11. Нарушение положений Соглашения ДОПОГ в части предъявляемых требований.

Инициаторы проекта прекрасно понимают, что дальнейшее развитие товарооборота и туризма между государствами-членами ОЧЭС, невозможно и без создания современной инфраструктуры. В России в этом направлении уже предпринимаются шаги по привлечению инвестиций в рамках государственно-частного партнерства. В этом контексте, по мнению заместителя министра транспорта РФ, целесообразно полнее задействовать возможности Черноморского банка торговли и развития и Европейского банка реконструкции и развития. «Надо активнее использовать возможности деловых кругов государств-членов ОЧЭС для стиму-

лирования экономического развития, реализации совместных коммерческих проектов, — отметил Евгений Москвичев. — Полагаем, что использование возможностей Черноморского банка торговли и развития и Делового совета позволит нам повысить качество нашего сотрудничества».

Согласно проекту, кольцевая автомагистраль вокруг Черного моря пройдет по территории всех 12 стран ОЧЭС, а ее длина в общей сложности составит 7140 км и соединит разрозненные в настоящее время автодороги 12 стран Черноморского бассейна. Проект причерноморской трассы предусматривает ее соединение с портами, транспортными терминалами, аэропортами, объектами транспортной инфраструктуры. Тысяча километров трассы пройдет по российской территории. Кроме этого, должен быть построен выход на Каспийский регион. Одна из частей дороги идет от Ростова-на-Дону на Новороссийск в сторону Сочи и Абхазии. Другая часть — на Таганрог. Украинские партнеры предложили продлить этот участок до Крыма и Николаева. Российская сторона, в свою очередь, предложила создать дополнительный участок трассы от Ростова до Волгограда, Астрахани и по побережью Каспия до Махачкалы — на Азербайджан. В этом соединении очень заинтересованы и закавказские республики. В частности, Азербайджан строит четырехполосную скоростную магистраль от Баку до границы с Россией. Проблема же заключается в том, что эта дорога будет «упираться» в российскую трассу, которая пока не соответствует международным требованиям. А потому очень остро стоит вопрос гармонизации и согласования технологических стандартов.

Так что о конкретных сроках реализации проекта пока говорить рано.

Алексей Никитушкин

В.Н. Зуев, доцент, к.т.н.,

О.В. Силина, к.т.н.,

г. Пермь

Будущее за лучфором!

В России разработана и запатентована новая технология управления дорожным движением. Основным элементом в этой системе, идущим заменить светофор, является лучфор.

Лучфор представляет собой блок направленного сверхвысокого частотного излучения, который устанавливается (подвешивается) на перекрестке дорог. Лучфор посылает невидимые по направлениям движения транспорта информационные сигналы, в первую очередь, соответствующие управляющим световым сигналам светофора. Эти сигналы получает приемник информационного блока, установленный на подвижном транспорте, который преобразует их в видимые сигналы, соответствующие управляющим цветам светофора. Водитель видит знакомые цвета на табло прямо перед собой. Эти сигналы прекрасно видимы в любое время года, суток, любой погоде и при любом солнечном освещении. Кроме того, на табло высвечивается оставшееся время каждого сигнала. Таким образом, водитель избавляется от всех неприятностей, связанных с погодными условиями и фантомным эффектом, часто приводивших к дорожно-транспортным происшествиям. Потребляемая мощность одной секции светофора с лампами накаливания равняется 100 Вт, с диодами — 20 Вт. Мощность же, потребляемая передатчиком лучфора, не превышает 0,1 Вт. Таким образом, мощность потребления нового устройства в 1000 раз меньше, чем потребление транспортными светофорами с лампами накаливания, и в 200 раз меньше, чем с диодами. Замена светофоров на лучфоры позволит получить значительную экономию электроэнергии. Например, в настоящее время только в Москве и Санкт-Петербурге около 30 000 светофоров, причем подавляющее их большинство старого образца. Замена их на лучфоры сохранит более 26 млн кВтч электроэнергии в год.

Обслуживание светофоров требует больших затрат и времени, причем львиная доля времени приходится на замену перегоревших ламп. Лучфор не требует много времени на обслуживание, т.к. передатчик выполнен в интегральном исполнении, имеет малые габариты, стоимость и в несколько десятков раз больший срок службы.

Напряжение питания существующих светофоров 220–230 В и потребляют они киловатты, что небезопасно и требует прокладки в траншеях кабельной продукции. Лучфор питается напряжением 3–5 В и потребляет доли ватт, что позволяет питать их от небольшой солнечной батареи или от аккумулятора, установленного в одном корпусе с передатчиком. При питании передатчика от солнечной батареи или небольшого ветряного генератора возможно вообще не потреблять электрической энергии из сетей. Низковольтное питание значительно повышает электробезопасность лучфорных объектов. Они могут быть автономными и устанавливаться в местах временно затрудненного разезда, в небольших населенных пунктах и т.п.

Каждый светофор содержит не менее трех секций, а лучфор имеет один излучатель. Другие состояния светофора получают энергию за счет кодирования. Это обстоятельство также снижает стоимость капитальных затрат на оборудование, исчезает необходимость применения электрокабелей с большим сечением жил и значительно удешевляются коммутационные элементы дорожных контроллеров.

Лучфорная технология управления дорожным движением позволяет организовать автоматическую остановку автомобиля при подъезде к стоп-линии и запрещающем проезд перекрестка сигнале. В случае невнимательности водителя на перекрестке, его автомобиль сам остановится и подаст сигнал. Кроме того, сотрудник ДПС сможет остановить любой автомобиль, оборудованный устройством, посылая определенный сигнал на информационный блок.

В информационный блок можно установить блок памяти, в который записываются паспортные данные автомобиля и его водителя. В память в процессе движения могут быть записаны и все номера перекрестков, реальное время их проезда, факт нарушения (переезд стоп-линии на запрещенный сигнал) и т.п. Наличие блока памяти позволяет создавать базы данных с последующим их анализом для оптимальной и безопасной организации дорожного движения.

Информационный блок также извещает водителя при пересечении им стоп-линии на запрещенный сигнал путем подачи звукового и светового сигналов. При появлении в зоне влияния данного блока управления приоритетного объекта лучфор посылает всем сигнал, например, «Осторожно! Скорая» и т.п., и сам создает ему «зеленую улицу».

Практически все функции по управлению каждым перекрестком можно передать контроллеру, установленному в блоке управления лучфора. В этом случае хозяином перекрестка становится лучфор, а не центральное управление городским движением. В зависимости от количества пешеходов, автотранспорта и их приоритетов, блок управления автоматически определяет время и направление движения тех и других. При такой (лучфорной) системе управления дорожным движением нет необходимости иметь мигалки, sireны и т.п. Лучфорная технология позволяет организовывать управление различной структуры, например, центральное управление или контроль с использованием блока управления, или другие варианты.

Мощность, потребляемая приемником лучфора, установленного в автомобиле, составит от 1 до 2 Вт. Такое потребление для двигателя автомобиля мощностью 100 л. с. составит 0,002%. Для сравнения: автомобильная магнитола потребляет в 100 раз больше, что составляет 0,2% мощности автомобиля.

В целом, эксплуатация лучфоров даст значительный экономический эффект, позволит повысить безопасность на дорогах, а также увеличит пропускную способность перекрестков. Лучфорная технология создаст удобства для водителей, пешеходов и работников ГИБДД.

Главный дорожник края

14 августа свой полувековой юбилей отмечает начальник КГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» Сергей Филиппович Зяблов.

Есть люди, которые где бы они ни находились, где бы ни работали, всегда становятся лидерами. Их отличает нестандартное мышление, а принимаемые неординарные решения позволяют найти выход из казалось бы тупиковой ситуации. Именно таким человеком – твердого слова и высокой ответственности за порученное дело и является Сергей Филиппович Зяблов – начальник КГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю».

Еще учась в школе, он мечтал связать свою жизнь с автомобильным транспортом – конструировать и испытывать автомобили. Однако жизнь внесла свои коррективы. При поступлении в Красноярский политехнический институт декан автодорожного факультета Л.В. Михайлов убедил будущего студента, что именно строительство первоклассных автомобильных дорог является одной из важнейших задач нашей страны, а профессия инженера-дорожника всегда будет не только одной из самых востребованных, но и почетных. И в этом, без преувеличения, судьбоносном выборе не ошиблись ни наставник, ни будущий руководитель одного из крупнейших дорожных управлений России.

В 1979 году, после окончания института, молодой специалист Сергей Зяблов шаг за шагом прошел путь от инженера-дорожника до заместителя начальника ПРСО «Красноярскавтодор». И в 1995 году ему доверяют возглавить Красноярский краевой дорожный фонд, переименованный в 1997 году в Краевое управление автомобильных дорог. К моменту назначения он прошел полный курс обучения в самой престижной школе управленцев – Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

С самого начала своей трудовой деятельности Сергей Филиппович сформулировал три базовых принципа – предметность, системность, управляемость. Именно на этих трех китах и основана сегодня работа Красноярского краевого дорожного комплекса, приносящая реальные плоды. Именно под руководством С.Ф. Зяблова были разработаны и реализованы три краевые целевые программы «Дороги Красноярья» – на 1997–2000 гг., 2002–2005 гг., 2006–2008 гг. Основным результатом их реализации стал ввод в эксплуатацию важнейших объектов транспортной инфраструктуры – большие мосты через реки Туба (619 п. м), Мура (133 п. м), Чулым (221,5 п. м), Бирюса (328 п. м), Чуна (390 п. м) и Мана (139 п. м) и другие, автомобильная дорога по транс-краевому маршруту Канск – Абан – Богучаны (с вводом в эксплуатацию 72 км), обеспечение технологического проезда по автодороге Кускун – Курагино – Минусинск (113,1 км). В 2004 году начато строительство автомобильной дороги М-53 от Челябинска через Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск на обходе г. Красноярска (протяженность 32,14 км) с мостом через реку Енисей (протяженность моста 814,3 п. м). Автодорога позволит осуществить пропуск транзитного транспорта в обход краевого центра, что существенно увеличит пропускную способность и улучшит безопасность

движения и экологическую обстановку в городе Красноярске. Также разработана и реализуется программа развития и модернизации улично-дорожной сети краевого центра.

За годы реализации программ «Дороги Красноярья» сеть обслуживаемых автомобильных дорог в крае увеличилась с 8 тыс. км до более 17 тыс. км. На сегодняшний день сеть дорог общего пользования в крае составляет более 12 тыс. км. Почти 1300 км из них – это вновь построенные и реконструированные магистрали, которые соединили ранее недоступные Приангарские районы с их центром.

Заслуги Сергея Филипповича в развитии дорожной отрасли, безраздельная преданность дорожному делу отмечены многими наградами и званиями: медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, Почетный дорожник России и Почетный строитель России. В 2006 году награжден Национальной народной наградой – орденом «Звезда созидания».

Помимо своей основной работы Сергей Филиппович активно занимается законотворческой деятельностью, являясь депутатом Законодательного собрания края уже третий срок подряд. За активную и плодотворную депутатскую деятельность удостоен Знака отличия «За заслуги перед Курагинским районом», ему присвоены звания «Почетный гражданин Ермаковского района» и «Почетный гражданин Каратузского района».

В 2006 году С.Ф. Зяблов назначен официальным представителем Союза транспортников России в Красноярском крае.

Понятие рабочего времени для руководителя такого уровня не существует. При таком напряженном темпе работы главный дорожник всегда в дороге, всегда в пути. А если случается выкроить часок-другой на отдых, то непременно на природе, с удочкой и не где-нибудь, а исключительно в родном крае.

Коллектив КГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» сердечно поздравляет вас, уважаемый Сергей Филиппович, с полувековым юбилеем. Пусть тепло, доброта и любовь близких, друзей и коллег будут надежной поддержкой в жизни. Пусть всегда во всех делах ждет успех, все новые идеи находят воплощение. Искренне желаем вам крепкого здоровья, счастья, оптимизма, добра и благополучия вам и вашим близким.

Знайте, что мы одна команда и всегда готовы помочь вам во всех важных делах и добрых начинаниях.



На острие научных проблем

Директору филиала ФГУ «Дирекция мониторинга дорожных работ, технологий и материалов Федерального дорожного агентства», профессору Ростовского государственного строительного университета, доктору технических наук, почетному дорожнику России Вахтангу Парменовичу Матуа исполняется 60 лет.



Вахтанг Парменович родился 6 сентября 1947 г. в городе Очамчира Абхазской АССР. После окончания с серебряной медалью школы он поступил на дорожный факультет Ростовского инженерно-строительного института, который окончил с отличием в 1971 г. Еще студентом Вахтанг Матуа проявил склонность к научно-исследовательской деятельности. Его студенческая научная работа «Расчет сжато-изогнутого стержня на упругом основании с учетом сил трения» в 1970 г. была отмечена Дипломом I степени во Всероссийском конкурсе научно-исследовательских работ и удостоена премии Министерства высшего и среднего образования РСФСР.

После института В.П. Матуа работал по распределению в Ростовском областном управлении строительства и эксплуатации автомобильных дорог, затем служил в армии. А демобилизовавшись, он прочно связал свою судьбу с наукой. Начиная в 1973 году в Зональной дорожной научно-исследовательской лаборатории РИСИ. Под руководством кандидата технических наук Владимира Александровича Кейльмана — основателя первой отраслевой дорожной научно-исследовательской лаборатории на юге России — он прошел путь от младшего научного сотрудника до заведующего лабораторией.

Окончив без отрыва от производства аспирантуру РИСИ, Матуа в 1982 г. успешно защитил кандидатскую диссертацию в Киевском инженерно-строительном институте по двум специальностям: «Строительство автомобильных дорог» и «Строительные материалы и изделия». Темой его диссертационной и последующей научной работы стала весьма актуальная на тот момент проблема использования местных нетрадиционных материалов и отходов промыш-

ленности взамен дефицитных кондиционных вяжущих и привозных каменных материалов.

В 1986 г. Вахтанг Парменович перешел на кафедру «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог» РИСИ, последовательно занимая должности старшего преподавателя, доцента, а после защиты в 2002 году докторской диссертации — профессора. Докторская диссертация была посвящена решению научной проблемы прогнозирования и оценки во времени напряженно-деформированного состояния дорожных конструкций с учетом их неупругих свойств и пространственного динамического нагружения.

Под руководством В.П. Матуа в целях исследования кинетики накопления остаточных деформаций в конструктивных слоях дорожной одежды и грунте земляного полотна разработан и внедрен в эксплуатацию уникальный, не имеющий аналога в мировой практике, комплекс автоматизированного мониторинга и регистрации обратимых деформаций от динамического воздействия транспортных средств на элементы дорожной конструкции.

Научный интерес В.П. Матуа не ограничивается тематикой, связанной с механикой дорожных конструкций. Так, например, только за последние два года под руководством Вахтанга Парменовича в ДортрансНИИ РГСУ по государственному контракту с Росавтодором разработаны и типографски изданы «Технологические карты на устройство земляного полотна и дорожной одежды» (М.: Информавтодор, 2006. — 408 с.), разработаны и представлены на утверждение в Росавтодор «Методические рекомендации по ремонту дорожных одежд методом холодной регенерации» и т.д.

Кроме того, за 35 лет работы в вузе Вахтанг Парменович Матуа подготовил более двух тысяч инженеров-дорожников, многие из которых сегодня руководят дорожными организациями Южного федерального округа и других регионов Российской Федерации, а также ближнего и дальнего зарубежья. Он — постоянный участник республиканских и международных научно-практических конференций по дорожной тематике, автор 7 монографий и учебных пособий, 12 нормативных документов отраслевого уровня, имеет патенты и авторские свидетельства на изобретения. Им опубликовано более 150 научных работ, в том числе ряд публикаций в зарубежной печати.

С апреля 2002 г. В.П. Матуа успешно возглавляет филиал ФГУ «Дирекция мониторинга дорожных работ, технологий и материалов Федерального дорожного агентства» в Южном федеральном округе.

Коллективы ФГУ ДСД «Центр» и ОАО «Донаэродорстрой» от всей души поздравляют юбиляра и желают ему новых достижений как в научной и производственной деятельности, так и в личной жизни.

Большие дела на малой родине

Свой шестидесятилетний юбилей отметил один из старейших работников дорожной отрасли Челябинской области, начальник Ашинского ОГУП ПРСД, с честью прошедший это предприятие сквозь бурные перестроечные годы, замечательный человек и выдающийся организатор производства Владимир Павлович Белобров.

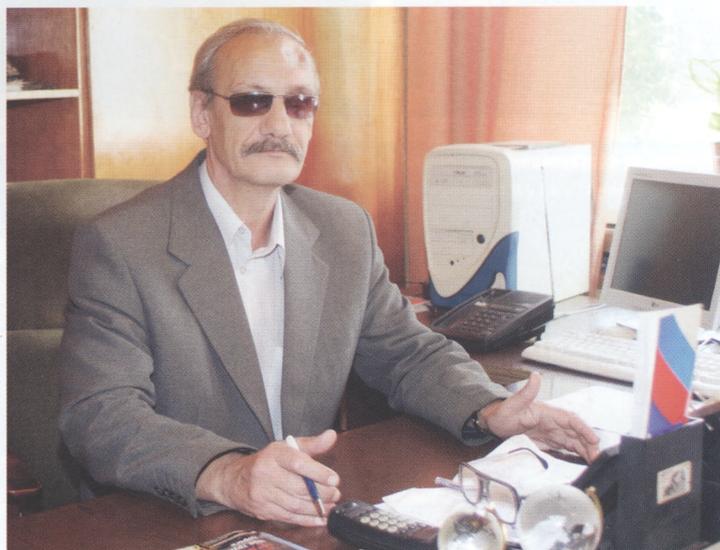
Для каждого человека понятие Родины свое. Для одних — это вся необъятная Россия, для других — оно конкретизируется в своей области, районе, городе, доме. К таким людям и относится Владимир Павлович Белобров. Для него малой родиной был и остается город Аша в Челябинской области. Здесь в 1947 году он появился на свет. Здесь он вырос, закончил школу. Отсюда уехал учиться в Челябинский автодорожный техникум, который окончил в 1968 году, получив специальность техника-механика.

На родину Владимира Павловича тянуло всегда. Но вернуться получилось не сразу. По распределению его направили на работу в Кизильское АТП Челябинскавтотранса. Начав с механика, Владимир вскоре стал инженером отдела эксплуатации, потом работал инженером по научной организации труда, затем старшим инженером отдела эксплуатации и наконец начальником автоколонны.

Как водится, жизнь испытывает на прочность всех людей. Одни при этом ломаются и сходят с дистанции. Другие подчиняются ее размеренному ходу и довольствуются тем, что есть. Третьи, к которым опять-таки в полной мере относится и Владимир Павлович, всегда стремятся к чему-то новому. В сложных ситуациях они не пасуют, а ищут новые возможности для приложения своих сил. Поэтому когда зигзаг судьбы прервал налаженный и размеренный ход бытия, Владимир Павлович, вооруженный накопленными знаниями и опытом, резко поменял курс всей своей жизни. В 1977 году он ушел работать преподавателем златоустовской автошколы, а вскоре стал ее директором. Но прошел еще год, и он вновь сделал решительный шаг, не побоявшись изменить судьбу. Как раз в то время, в 1978 году, появилась возможность вернуться в родной город, и Владимир Павлович не колебался, променяв очередное директорское кресло на должность прораба Ашинского предприятия по ремонту и строительству дорог.

Он быстро поднялся до уровня главного инженера предприятия, а спустя четыре года, в 1982 году был назначен начальником. При этом технологии дорожного строительства настолько увлекли Владимира Павловича, что он активно занялся не только производством, но и научными работами. Подтверждением этого интереса и определенных успехов стало полученное в 1984 году авторское свидетельство по тематике «Исследование путей расширения ресурсов органических вяжущих для строительства и ремонта автомобильных дорог».

Но самым главным свидетельством, подтверждающим тот факт, что большая половина жизни прожита не зря, стали дороги. Протяженность опорной сети автодорог Ашинского района составляет 140,4 км дорог общего пользования. Ее украшают мостовые переходы через реки Сим, Ук, Атя, Трамшак, Колослейка, Ардегель. Для многих людей, живущих далеко от Челябинской области, эти названия по-

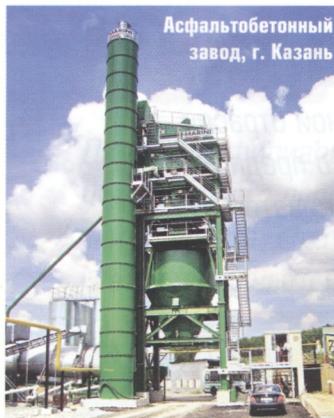


кажутся странными, но те, кто знает эти места, за каждым из них видит громадный труд, вложенный дорожниками Ашинского ПРСД во главе с его бессменным начальником Владимиром Павловичем Белобровом.

А те, кто лично знаком с главным дорожником Ашинского района, обязательно отметят не только его личные заслуги в совершенствовании сети автодорог, но и его скромность, трудолюбие, уживчивость, бережное отношением к кадрам. Благодаря этим своим чертам, Владимир Павлович всегда находит взаимопонимание в любых властных структурах и пользуется заслуженным уважением как у сотрудников и руководителей территориальных органов власти Челябинской области, так и у простых дорожников, на глазах которых под управлением этого человека постепенно преображалось их родное предприятие, приобретая современный облик, обрастая хорошо оснащенной ремонтной базой, площадкой с двумя асфальтобетонными заводами и прочей производственной инфраструктурой.

За свой многолетний вклад в развитие и совершенствование сети автомобильных дорог Челябинской области Владимир Павлович награжден знаком «Почетный дорожник» Российской Федерации, а также многочисленными почетными грамотами. Они стали памятью о производственных достижениях юбиляра. Но известно, что работа ладится, как правило, у тех, кто имеет надежный тыл. Этим тылом была и остается семья, которая всегда понимала и поддерживала Владимира Павловича, а сегодня еще и радуется постоянным пополнением — к четырем сыновьям добавилось уже три внука и внучка.

ООО Торговый дом «Клариса» и друзья юбиляра от всей души поздравляют Владимира Павловича Белоброва с шестидесятилетием и желают ему крепкого здоровья, долголетия, благополучия и большого человеческого счастья.



Асфальтобетонный завод, г. Казань



Дорожная фреза, г. Буинск, Республика Татарстан



Бетоносмесительная установка Riccini, г. Петропавловск-Камчатский



Дробильно-сортировочный комплекс Vaioni, г. Ишим, Тюменская область

ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» – 10 лет с дорожниками России

Ведущему поставщику дорожно-строительного оборудования – компании ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» в июле 2007 года исполняется десять лет. Все это время компания представляет российским дорожникам передовые технологии и новейшую дорожно-строительную технику, которые помогают им строить объекты и дороги с высоким качеством и в сжатые сроки. В любом регионе нашей необъятной России дорожники получают от многочисленных представителей ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» полный ассортимент оборудования, необходимого им для строительства дорог – от ручного механизированного инструмента до асфальтоукладчиков, катков и мощных асфальтобетонных и бетонных заводов.

История компании начинается с 1997 года. Уже тогда руководство ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» приняло стратегически важное решение поставлять российским дорожникам только высокопроизводительное и в то же время эффективное оборудование. Началось сотрудничество с чешскими производителями дорожно-строительной техники и средств малой механизации, фирмами NTC и Distar. Уже в 1998 году, чутко реагируя на потребности российских дорожников, ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» заключает соглашения о

сотрудничестве с итальянской фирмой Bitelli. А в 2002 году сразу три фирмы – две итальянские Magini и Massenza и немецкая Abacus, видя в ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» перспективного и надежного партнера, заключают договоры на поставки значительных объемов дорожно-строительной техники, так необходимой тогда российским дорожникам. При этом фирма Magini становится основным и самым капиталоемким брендом ЗАО «Коррус-Тех, Инк.». В 2003 году завершено несколько важных проектов по поставке асфальтобетонных заводов в Архангельск и Москву. Эти проекты значительно укрепили у российских дорожников и без того высокий имидж ЗАО «Коррус-Тех, Инк.». В 2004 году начинается работа с итальянскими компаниями Ortesco (оборудование для устройства дорожных ограждений), Fast Verdini (средства малой механизации) и Riccini (бетонные технологии). Компания Vaioni – производитель дробильно-сортировочного оборудования – подключилась к пулу знаменитых брендов ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» в 2005 году, а компания Osteg (бетонные технологии) в 2006-м. В 2005 году ЗАО «Коррус-Тех, Инк.», зная ее безупречную деловую репутацию, принимают в итальянскую ассоциацию производителей асфальта и бетона Siteb, которая по праву счита-

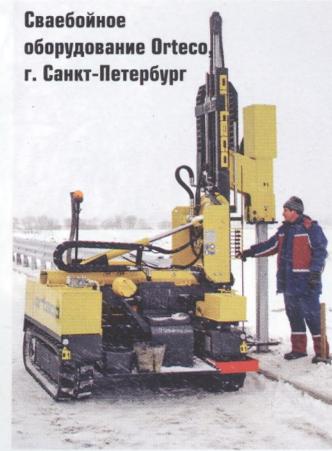
Асфальтобетонный завод,
г. Ишим Тюменской области



Бетоносмесительная
установка Piccini, г. Омск



Сваебойное
оборудование Ortoco,
г. Санкт-Петербург



Автогудронатор Massenza,
г. Тюмень



Первый АБЗ в г. Архангельске



ются у дорожников европейским законодателем в области производства асфальта и битумов.

Сегодня оборудование, поставляемое ЗАО «Коррус-Тех, Инк.», отвечает всем мировым нормам, в том числе и экологическим. Асфальтобетонные заводы, поставляемые для работы в черте городов, обязательно оснащены оборудованием для обеспечения шумовой защиты и соблюдения повышенных экологических требований к выбросам пыли и дыма. Все оборудование, предлагаемое дорожникам ЗАО «Коррус-Тех, Инк.», всегда отвечает этим требованиям. Для бесперебойной работы поставляемого оборудования и обеспечения гарантий качества конечного продукта ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» не только поставляет оборудование, а и подбирает его исходя из пожеланий дорожников, выполняет шеф-монтаж и пусконаладочные работы, гарантийное и послегарантийное обслуживание, поставку любых запасных частей, обучение дорожников методам настройки и обслуживания оборудования. Сервисные центры, организованные ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» во многих регионах России, быстро и качественно производят обслуживание и ремонт поставленного оборудования. На весь период ремонта здесь всегда предлагают дорожникам аналогичное оборудование для продолжения выполнения ими дорожно-строительных работ.



Вместе с развитием партнерских отношений с ведущими

европейскими производителями дорожно-строительной техники и оборудования идет непрерывный процесс совершенствования структуры управления ЗАО «Коррус-Тех, Инк.». Во многих регионах России открываются новые филиалы «Коррус-Тех, Инк.». И это подтверждение успешности корпоративной стратегии и правильности курса на продвижение в Россию передовых строительных технологий выбранного менеджментом ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» еще в далеком 1997 году. В 1998 году открывается первый филиал ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» в г. Санкт-Петербурге, а сегодня в компании насчитывается уже семь филиалов (Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань, Тюмень, Краснодар, Воронеж, Кемерово), работающих от Северо-Запада до границ с Восточной Сибирью, и их количество прирастает с каждым годом.

Сегодня бесспорно, что успех ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» — это в первую очередь неустанная работа менеджмента компании по привлечению высококлассных специалистов, обоснованная стратегия на внедрение передовых бизнес-процессов, здоровый командный дух, где один за всех и все за одного. У команды ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» много совместных задач с российскими дорожниками. Желание сделать наши дороги еще лучше, внедрить в строительство новейшие прогрессивные технологии, строить высококачественные дороги в будущее России, преодолевая любые препятствия. Много сделано за десять лет. Безусловно, есть чем гордиться. А впереди у ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» еще не одно десятилетие работы на благо дорожников России и еще много новых дорог.

Николай Василенко



Старая Русса

Есть в Новгородской области на реке Полисть в полтора десятках верст от Ильмень-озера город, само название которого свидетельствует о древности его происхождения. Это – Старая Русса, впервые упомянутая в летописи ровно 840 лет тому назад.

Биография города богата разнообразными событиями. В XVII веке, в период Смутного времени, Старую Руссу разоряли польско-литовские и шведские интервенты; в 1831 году она была одним из центров восстания военных поселян; с августа 1941 по февраль 1944 года город находился под оккупацией гитлеровцев...

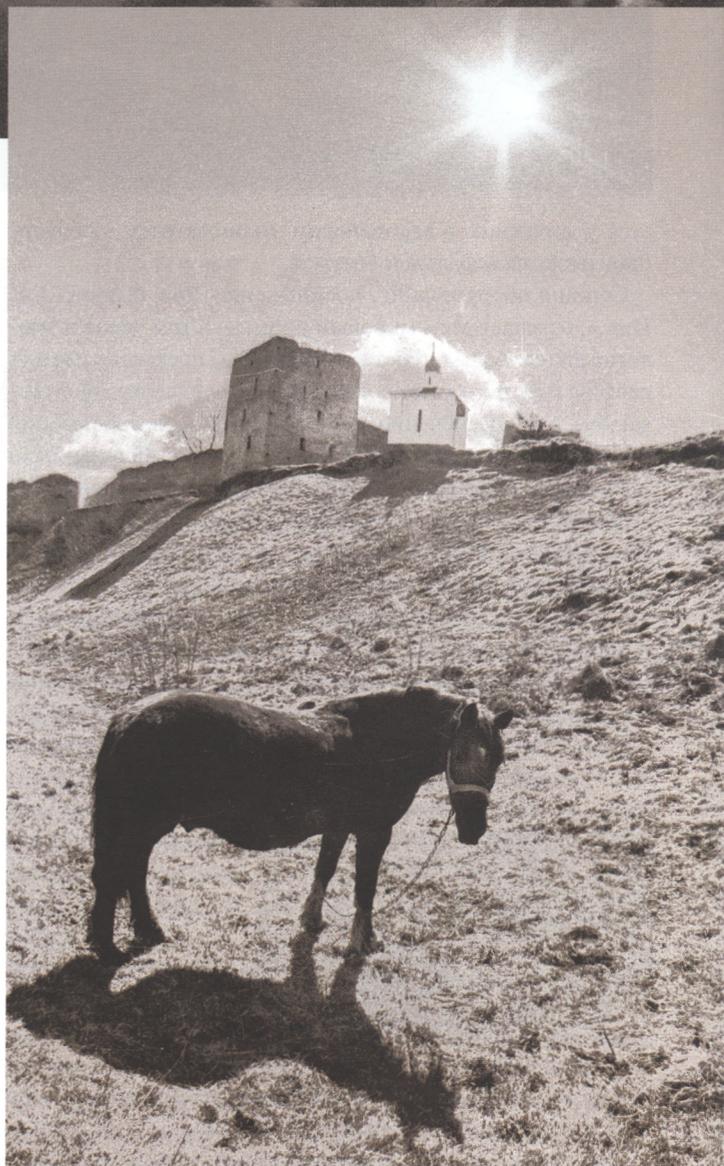
В 70-х годах позапрошлого века здесь жил великий русский писатель Федор Михайлович Достоевский. Теперь об этом напоминает его дом-музей.

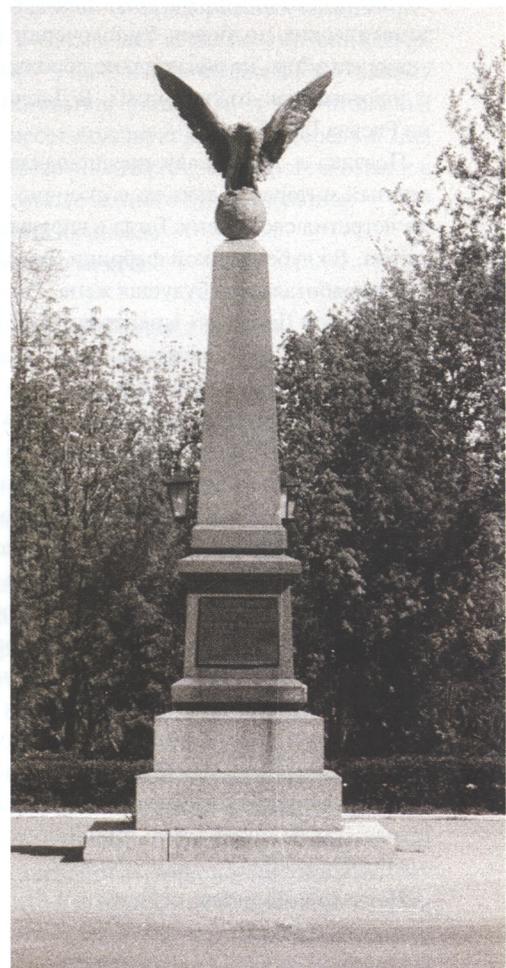
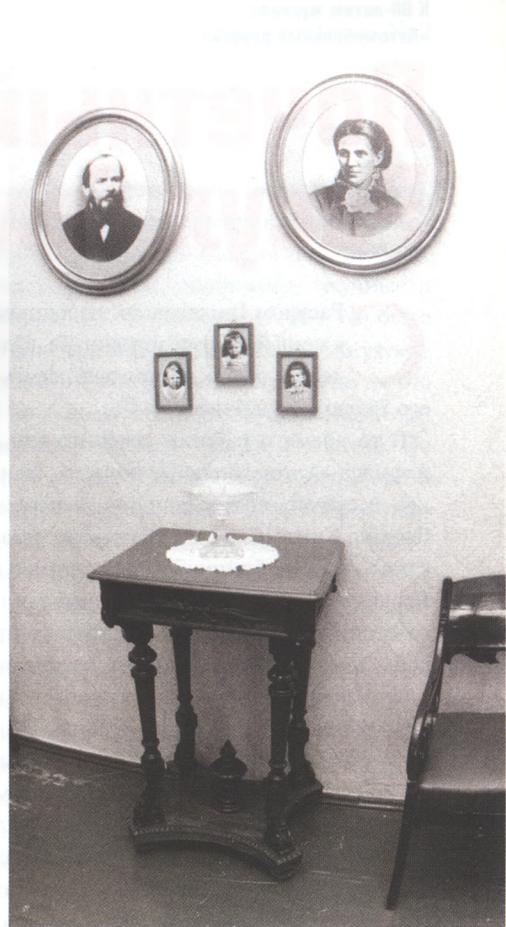
Впервые Достоевские приехали на лето в Старую Руссу в 1872 году. Через год они сняли дачу у отставного подполковника Гриббе, а после его смерти в 1876 году купили этот дом. Дом, в котором Федор Михайлович работал над «Бесами», «Подростком», «Братьями Карамазовыми».

Старорусские впечатления отразились во всех этих произведениях, а особенно в «Братьях Карамазовых», последнем романе Достоевского. Недаром писатель так отзывался о Старой Руссе: «Это маленькое и незначительное место оставило во мне самое глубокое и сильное впечатление на всю потом жизнь».

Впрочем, здесь можно поспорить с великим писателем. Можно ли считать незначительным город, имеющий почти тысячелетнюю историю и к тому же теперь уже неразрывно связанный с именем самого Достоевского?

Юрий Пирогов,
фото автора





К 80-летию журнала
«Автомобильные дороги»

Почетный дорожник Расул Гамзатов

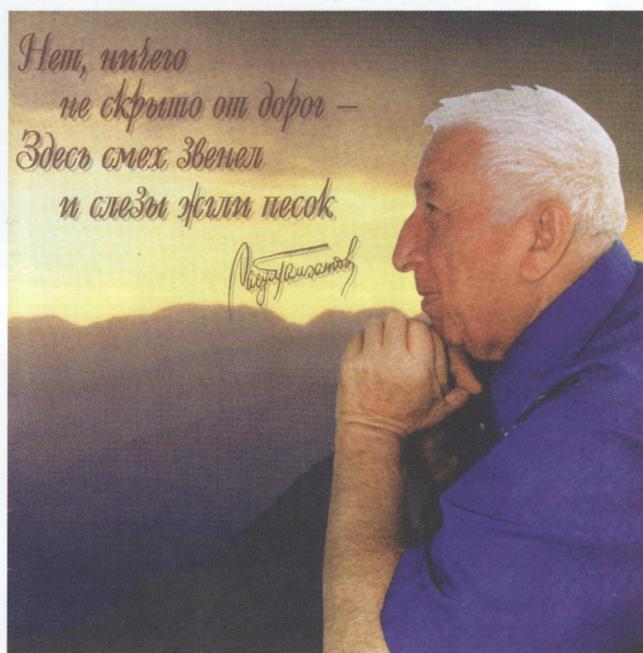
С Расулом Гамзатовым, народным поэтом Дагестана, у меня было три встречи. Та, которую я хотел бы выделить особо, состоялась девять лет назад, накануне его 75-летнего юбилея.

В то время я работал заместителем главного редактора журнала «Автомобильные дороги». Основу любого номера, как и сейчас, составляли так называемые «региональные блоки». Каждый месяц, реже – два раза в три месяца, я выезжал во главе бригады журналистов в какой-либо субъект Российской Федерации, мы освещали проблемы дорожного строительства во временном пространстве – история, день текущий, перспективы развития. Упор делался на опыт, который можно было перенять и в самом отдаленном уголке нашей необъятной страны. Подборки материалов, объемом 30–40 полос, обычно открывали руководители регионов – президенты, губернаторы, мэры. Но был в блоке обязательно и некий культурный пласт – самые яркие достопримечательности, которые представляли бы интерес для туристов и путешественников, подробная схема дорожной сети и описание придорожной инфраструктуры – гостиниц, кемпингов, зон отдыха и т.д. «Гвоздем» таких тематических подборок были очерки об особо значимых знаменитостях, не обязательно дорожниках, но желательных с дорогами как-то связанных. В Дагестане мы нацелились на Расула Гамзатова.

Поездка в Махачкалу представляла для меня и сугубо личный интерес. Когда-то я окончил там «погранку», там же встретил свою жену. Тогда я впервые увидел Расула Гамзатова. В клубе ткацкой фабрики имени III интернационала, где работала моя будущая жена, Расул представлял свою книгу «Мой Дагестан» в переводе моего кумира Владимира Солоухина. Надо ли говорить, что это произведение я «проглотил» в один присест и был поражен глубиной мысли и философской мудростью автора. Тогда состоялось мое открытие Гамзатова. И потом уж не было ни одного произведения великого поэта, которое бы я не прочитал...

Вот и захотелось совместить полезное с приятным – и о дорогах написать, и побродить по некогда тихим улочкам города, где я женился, где прошла моя юность в погонах и где зародилась любовь к литературе. Любовь, которая в итоге привела меня на филологический факультет госуниверситета. Диплом я защитил по «особенностям лирической прозы Солоухина». А всякие сравнения и параллели проводил с такими родственными ему по духу произведениями, как «Дневные звезды» Ольги Берггольц, «Ледовая книга» эстонского писателя Смуула и «Мой Дагестан» Расула Гамзатова. Так великий горец вторично вошел в мою душу, на этот раз навсегда.

Поездка в Дагестан, сейчас уж и не помню почему, долго откладывалась. Между тем медлить было нельзя. Поступило сообщение, что Расул серьезно заболел, только что перенес



инсульт. Была и еще причина поспешить – в Росавтодоре готовилось поздравление Гамзатову в связи с двадцатилетием присвоения ему звания «Почетный дорожник России». Телеграмма приурочивалась к 75-летию юбилею поэта. И нам, журналистам, надо было сработать на опережение.

О том, что Расул награжден высшим ведомственным знаком отличия, для меня было полной неожиданностью. Я знал, он лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда, немало у него и других наград, титулов и званий, но чтобы имел еще заслуги и перед дорожниками, этого и представить не мог. Такое открытие я сделал в архиве. Работая в нем в порядке подготовки в Дагестан, я вдруг наткнулся на приказ Минавтодора РСФСР двадцатилетней давности. Осталось узнать, за что удостоился такой чести человек, который, казалось бы, был далек от дорожных проблем. Оказывается, за цикл стихов «Надписи на придорожных камнях». Я помнил эти чудесные миниатюры с глубоким философским подтекстом. Одну сразу же и процитировал:

Нет, ничего не скрывать от дорог –

Здесь смех звенел, и слезы жгли песок.

Правда, у меня возник один вопрос, но его я решил задать Расулу лично.

Встретиться с ним мы решили сразу же по приезде в Махачкалу. Но не тут-то было. Он в то время жил на даче в «правительственном анклав», как называли эту элитную зону отдыха, и находился из-за болезни чуть ли не под

домашним арестом. Хотя, как писали газеты, выздоровление шло успешно, и кризис миновал. Не пробил встречу и всеильный тогда руководитель Дагестанавтодора Магомед Магомедов. И тогда в большом волнении я решил позвонить жене Расула – Патимат, на городскую квартиру. Представился, объяснил, зачем пожаловали, и попытался убедить, что мы не можем уехать, не солоно хлебавши.

– Не знаю, что и делать, – ответила Патимат после долгой паузы, – и встречаться с ним нельзя, болен же, и отгораживать его от людей глупо... Ладно уж, разрешаю свидеться... на пятнадцать минут.

Я обещал уложиться с интервью за это время. А что делать?

И вот мы в гостях у Расула Гамзатова в его загородном доме на берегу Каспия. Летняя беседка стоит так близко к морю, что его шум иногда перекрывает наши голоса.

– Как вам пишется здесь, Расул? – спрашивает Иван Козлов, ныне известный писатель, тогда один из сотрудников редакции главного автодорожного издания. – Такой грохот вам не мешает?

Расул хитро улыбнулся.

– Когда не пишется, очень мешает. И совсем не мешает, если пишется.

Несмотря на болезнь, Расул Гамзатович выглядел бодро, блистал юмором, много шутил. Вот только ходил плохо. В беседку из дома его принесли на руках племянник и второй мускулистый парень, кажется, внук. Они усадили его на красную подушку с одной стороны стола, с другой разместились на скамейке пятеро – Магомед Магомедов, я, Иван Козлов и Николай Проказов, который и ныне работает в редакции, Виктор Загуменов, тогдашний фото-корреспондент. Сначала расспрашивали Расула о здоровье, обменялись новостями. Познакомились, каждый рассказал немного о себе. Заметив, что я дергаюсь, Расул строго посмотрел на меня.

– Командир чем-то недоволен?

– Пятнадцать минут, обещанные Патимат, прошли, а к интервью мы еще не приступали.

– Ну, эта беда поправима. Я дезавуирую ее несерьезное решение. Так, кажется, говорят дипломаты.

– Спасибо. Но Патимат об этом не знает, и в ее глазах я буду выглядеть бесчестным человеком.

– Не беспокойся. Я позвоню. – Расул подал племяннику знак, и тот принес телефонный аппарат на длинном проводе.

– У нас что же, нечего на стол поставить, как положено при встрече гостей? – спросил Расул племянника, когда тот уносил телефон.

– У нас есть все, но нет команды.

Такое развитие событий предусматривалось, и мы прихватили с собой все необходимое. Содержание сумок тут же присовокупили к поставленному на стол племянником. Но зря старались. Расул из-за болезни ни к чему не притронулся. Мы нахальничать при мэтре не решились, лишь пригубили чуть для видимости. Тем не менее беседа пошла веселее и продуктивнее. Продолжалась она четыре часа тринадцать минут. У Ивана Козлова сохранились три катушки диктофонных записей. У меня – записная книжка с различными пометками. Николай Проказов рассказывал, что до сих пор помнит многие детали той незабываемой

встречи. В интервью, которое было опубликовано в № 9 журнала «Автомобильные дороги» за 1998 год, вошла лишь малая толика имеющегося у нас материала.

– Мне кажется, не совсем удачно название вашего журнала, – сказал Расул Гамзатович, познакомившись с подаренным ему номером. – Дороги, с ними же все связано: любовь, мир, война, открытия, политика, экономика, научные и технические достижения, жизнь камнетеса... Все это было бы очень интересно для читателя. Но заголовок, мне думается, в какой-то степени его отпугивает. В заголовке лично я вижу только тему дорожных технологий. Обложка говорит: здесь рассказывается о том, как строить, а не зачем. Но ведь ответ и на второй вопрос нужен, он намного шире и значимей! Не умаляя, разумеется, ответа и на вопрос первый. Пусть этот журнал специализированный, но не одними дорогами жив дорожник. Где для него духовная пища?

Расул поправил под собой красную подушку, сел поудобнее, задумался на минуту, вроде вспоминал что-то.

– Я долгое время был депутатом Верховного совета республики. Многие вопросы мы там обсуждали. Спор разгорался порой нешуточный. Но как только дорожные проблемы на повестку дня выносились, все становились единомышленниками. Не скрою, многие дорожные вопросы для обсуждения инициированы мною. А как же, я почетный дорожник России, и мне надо оправдывать оказанное доверие.

Тут я и задал вопрос, который меня волновал еще в Москве. Цикл стихов «Надписи на придорожных камнях» небольшой по объему, он включает всего восемь миниатюр. Безусловно, все они – маленькие шедевры, по своему содержанию необыкновенно объемны и поучительны, каждое из которых несет большую мысль. Но речь в них идет все-таки не о собственно дороге, а о дороге жизни и в конечном итоге – о смысле земного существования.

У всех дорог, а в жизни их немало –

Один конец, хоть разные начала.

Или:

С любой дороги повернешь обратно,

И лишь дорога жизни безвозвратна.

А если взять другие подобные произведения, эти своеобразные притчи в стихах, где народная мудрость выражена ненавязчиво, свободно и живописно, то они, наверное, превысят треть всего, что написано Расулом Гамзатовым. Достаточно напомнить, что только «Надписей» у него восемнадцать циклов – на дверях и воротах, часах, кинжалах, очагах и каминах, светильниках и т.д. А если назвать такие разделы его книг, как «Четверостишия», «Восьмистишия», «Письмена», то картина вырисовывается более чем выразительная. Эти поэтические миниатюры, в жанре которых поэт достиг особого совершенства, повторюсь, тоже о Большой дороге, а все они, вместе взятые, сливаются в единый торжествующий гимн жизни. Радость и страдания, восторг и горе, гордость и унижение, юношеская пылкость и старческая мудрость, любовь и ненависть – любые, даже мало улавливаемые, жизненные воплощения согреты непосредственностью чувств поэта, освещены его чутким разумом, выражены в чеканных формах. Все афористические миниатюры Расула Гамзатова, а не только «Надписи

на придорожных камнях», имеют отношение к дорогам, как к образу движения, и в то же время бесконечно отдалены от них...

Я не ставил под сомнение приказ министра автомобильных дорог РСФСР, но предполагал, что при награждении поэта имелось в виду и еще что-то, оставшееся за строкой министерского документа. Так и оказалось. Расул Гамзатов как депутат пролоббировал несколько дорожных проектов, осуществленных в горных районах. Там иногда только на арбе можно было проехать, сейчас многие дороги одеты в асфальт, ими соединены все районные центры и крупные населенные пункты. Расулу Гамзатову, присваивая звание «Почетный дорожник», зачли в актив и общественную деятельность во имя дорог.

— Дагестан — это такая уникальная земля, — продолжал рассказ Расул, — горы, ущелья, реки... Каждый аул как самостоятельное государство, лишь бедностью похожее на соседа. Дороги, построенные в том числе и при моем содействии, соединили людей, приобщили каждое селение к большому миру. По дорогам пришли к нам и радости, и, к сожалению, некоторые беды...

Разговор получил неожиданный поворот. Заметив на наших лицах недоумение, оживился и уже более настойчиво продолжал:

— Да, да, и беды... Не удивляйтесь. Тот большой мир, о котором я говорил, он же все в себя вмещает. Есть в нем воровство, пьянство, другие общественные язвы... И шлагбаумом, поставленным на дороге, такое не отсечешь. В разрушении, понижении нравственности виноваты все коммуникационные средства. Не по тому направлению развиваются они. Идет открытая проповедь насилия через СМИ. Мускулы, красивые ножки и деньги — главные человеческие достоинства — вот что сегодня утверждается. Как социальная единица разрушается семья. Дети раньше вырастали под контролем отца, матери, всего аула, народа, а в целом — под контролем совести. Этот духовный контроль теперь низведен на нет. И уезжающие из селений в большие города горцы становятся как бы без вести пропавшие. Теряют в первую очередь себя. А думают, неразумные, что обретают свободу. Свобода сама по себе хороша, но только не от совести. Об этом я говорю всегда и повсюду: в своих стихах, в выступлениях перед молодежью. Мои утверждения касаются и свободы личности, и свободы целого народа. Совесть, как лакмусовая бумажка, содержимое определяет...

Разговор постепенно переходит на политику. Расул Гамзатов очень жалеет о развале Советского Союза. И дело не только в том, что порушились экономические связи, и мы по уровню жизни отброшены на десятилетия назад, сколько в разорванности духовных нитей, связывающих некогда братские народы в единую общность.

— Сколько у меня было друзей, — продолжает Расул Гамзатов, — как в России, так и в бывших союзных республиках, ныне суверенных государствах, — поэты, писатели, ученые, общественные деятели. А сегодня мы даже встретиться не можем, потому что в одночасье обнищали и не на что купить билет, и потому, что интересы по обе стороны границ во многом стали разными. Говорили: отделимся от России — прибавится свободы. Но суверенитет свободы не

добавил. Да и откуда ей взяться. Семья народов распалась. Братья враждовать начали. Ничего трагичнее не придумать. Появляется радость, что кто-то из братьев живет еще хуже, чем мы, и зависть, что кто-то — лучше. Трагедия даже не в том, что все народы стали беднее. Мы стали злее. Разучиваемся воспринимать чужую боль. Сопереживать разучиваемся. А это — предпосылки еще более страшного горя, которое может нас ждать впереди. Уже сегодня сколько людей в Чечне потеряли. Сколько душ надломили. И многие уже забыли обо всем.

А ведь все началось с малого — с забвения уроков нравственности. Когда нам перестали напоминать, что надо уважать старших, уступать в автобусе место женщине, что нельзя проходить мимо попавшего в беду человека... Все это посчитали предрассудками социализма и заменили другими уроками, смысл которых — стать волком, чтобы утвердиться в мире. И многие, особенно молодые, оскалили клыки. Нет, мы утверждались не так. Другому нас учили...

Сейчас главная задача — не допустить распада России. Надо наконец понять: нельзя суверенитет глотать без меры, можно и подавиться. Я часто выступаю на заседаниях Госсовета республики. Но о чем бы не говорил, всегда начинаю одинаково: «Дагестан никогда не входил добровольно в состав России, никогда добровольно и не выйдет из нее». В этом состоит главный урок для народов Страны гор, как переводится Дагестан, — и политический, и экономический, и нравственный...

Теперь самое время, по мнению Расула Гамзатова, перейти в интервью к истории. Но и ее, историю, он рассматривает через призму нравственности. Таково его кредо — все мерить крепостью духа.

— Имама Шамиля как-то попросили назвать аул, где живут самые глупые, самые ленивые, самые вороватые жители. Он ответил: Телетль. Тогда ему задали второй вопрос: а где живут самые умные, самые трудолюбивые, самые честные горцы? Он снова сказал: Телетль. И пояснил — даже в капле воды заключена вся жизнь, там есть и хорошее, и плохое. Да, в семье не без урода, этот вывод ко всем странам и континентам подходит. И к Дагестану, конечно, тоже. Было воровство и пьянство у нас и в советский период, и во времена Шамиля. Но даже мелкого вора у нас наказывали и презирали, а сейчас страну разворовывают, и что? Труженик у нас был в почете, а сейчас бал празднует тот, кто умеет делать деньги, не утруждая ладони мозолями. И что опять-таки? По телевидению скорее покажут, как можно раздеться догола и получить за это приз, видимо, в этом и состоит нынешняя программа воспитания человека. Сейчас само слово «идеология» стало как бы ругательным. И это понятно. Если нет национальной идеи, то откуда же взяться идеологии. Потому отвергают даже сам термин. Нет, и раньше, конечно, доходило до смешного. Один поэт, к примеру, написал:

Рассеялся в горах туман,

Путь ясен впереди.

Своих баранов, о, чабан,

Ты в коммунизм веди.

Была пошлость, была излишняя лозунговость, но была ведь и политика добра, братства. Были планы на будущее, чего нет сейчас. Ныне забыли, что нельзя иметь дождь,

не имея неба. Все человеческие качества перевешивает богатство. Есть деньги, значит порядочный человек. Будет сытым общество — будет и счастье. Это далеко не так.

Расул опять задумался, взгляд его стал сосредоточенным и целеустремленным.

— Вернемся, однако, к дорогам. Говорят, по их качеству можно судить о благополучии страны, о материальном уровне жизни ее граждан. Так вот, в тридцатые годы лучшие из трасс в Европе строили в Германии. Потом по этим автобанам во все страны ползли танки. И какая идеологическая обработка людей шла, раз они решились на завоевательную войну. Не с голодухи ведь взяли в руки оружие. Потеряли социальный ориентир, точнее — переменили его. Нет, идеология — большая сила. А если еще поставить благородные цели...

Большая власть и большие деньги думают, что им дозволено все. Это страшно. Но власть и большие деньги хотят вложить этот вывод о своей вседозволенности в наше сознание. Для этого надо купить поэтов, заставить их писать нужные песни... Это будет по последствиям пострашнее, чем строки о баранах, идущих в наше будущее. Сейчас появилось много лжецов, лицемеров, ремесленников, именующих себя поэтами. Есть и истинные поэты, не имеющие возможности печататься. Надо распознать одних и помочь другим. Но как их определить, спросите вы. По запаху совести. Всегда видно, есть ли у автора совесть. И еще, талантливый литератор — он всегда пророк.

Расул прервал себя, хитро сощурился.

— Почему я сегодня так много говорю о поэтах. Да потому, что у меня в гостях дорожники, а они, думается мне, сродни настоящим поэтам. Недаром дороги в горах, там, где серпантин, на строки поэмы похожи. Но главная сравнимость в другом все-таки. Дорожникам, как поэтам, тоже даже в мелочах нельзя сфальшивить. Иначе получится брак. Я вот не помню по фамилиям министров, при которых здесь, в Дагестане работал. А тех, кто строил дороги, помню. И отношусь к ним, как к собратьям по творчеству. Вот приехавший вместе с вами начальник Дагестанавтодора Магомед Магомедов — мой друг. Я могу назвать и еще одного талантливого человека — мостостроителя Загида Хучбарова.

Прощаясь с нами, Расул написал посвящение в журнал: «В жизни я шел по разным тропам и наконец попал в «Автомобильные дороги». Дороги — всегда радость. Пусть они будут всегда хорошими». Подарил каждому по книге. Мне «Четки лет» с надписью: «С чувством радости за встречу с надеждой еще встретиться. 08.08.98». Таким образом, интервью мы брали у Расула Гамзатова ровно за месяц до его юбилея. Я храню эту книгу и память о встрече с великим человеком как святую реликвию.

Та командировка запомнилась мне еще поездкой в высокогорный Гуниб. Это священное для каждого дагестанца место, да и гости чувствуют себя здесь трепетно. Легенды здесь живут рядом с невывмышленными фактами истории... Именно Гуниб превратил в последнюю свою крепость Имам Шамиль, сражавшийся с царскими войсками. В августе 1859 года эта крепость пала. На том месте, где наместник Кавказа князь Борятинский встретился со сдавшимся

Шамилем, лежит камень, считающийся священным. До недавнего времени тут стояла беседка, воздвигнутая более века назад, но уже в наши дни ее взорвали и сбросили в ущелье местные националисты...

Но мне Гуниб, кроме всего прочего, врезался в память еще и монументом, возведенным в честь Гамзатовских «Журавлей». Эта величественная стела, нацеленная в облака. Она похожа на заостренную скалу, с которой после короткого отдыха взлетает клином журавлиная стая и с прощальным криком устремляется ввысь.

**Мне кажется порою, что солдаты,
С кровавых не пришедшие полей,
Не в землю нашу полегли когда-то,
А превратились в белых журавлей.**

**Они до сей поры с времен тех дальних
Летят и подают нам голоса.**

Не потому ли так часто и печально

Мы замолкаем, глядя в небеса?

В творчестве Расула Гамзатова военная тема занимает особое место. Здесь можно отметить потрясающий по силе своего драматизма реквием в стихах «Нас двадцать миллионов», цикл стихотворений «На минском направлении», посвященный воинам-освободителям Белоруссии от гитлеровских захватчиков, героям-партизанам, поэма «Слава, краснодонские сыны» и другие. Но «Журавли» по силе лиризма мне видятся непревзойденным шедевром. Это памятник всем не вернувшимся с войн.

Мы сидели у стелы, посвященной «Журавлям», пели эту всенародно любимую песню, клялись в любви к великому горцу. Мы прощались с Дагестаном. И в таком составе уже не встретились никогда. Особенно я сожалею, что несмотря на пожелания Расула, с ним больше не удалось увидеться. Он умер через пять лет после той нашей командировки.

Последний раз я ездил в Дагестан два года назад. И хотя у меня было ответственное редакционное задание, и был ограничен во времени, я намеревался посетить могилу великого поэта и моего кумира.

А задание было такое: написать очерк о Загиде Хучбарове, том самом «талантливом мостостроителе», по характеристике Расула Гамзатова, данной ему во время последней нашей встречи.

Загид Хучбаров — личность и в самом деле незаурядная. За тридцать лет своей деятельности он построил 70 мостов общей протяженностью около девяти километров. Он автор 30 изобретений и 15 научных трудов, которые подтверждены и защищены соответствующими свидетельствами и патентами. Он участник экспозиций ВДНХ, награжден золотой и серебряной медалями. Все его новшества, извлеченные из опыта мостостроения, в практику же и внедряются.

Помню, мы объезжали с ним некоторые, наиболее памятные ему мосты. Вот мост через реку Ярык-Ру. Здесь внедрено изобретение Хучбарова по сейсмозащите. В итоге несколько миллионов рублей экономического эффекта. Следующий мост — усовершенствованная технология продольной надвижки пролетного строения. Опять существенная экономия. На мосту через реку Кара-Койсу впервые в

горных условиях применили буронабивные столбы диаметром 1,5 м, а для бурения использовали легкие отечественные станки, предназначенные для геологических работ. Потом мы посмотрели четыре путепровода на скоростной дороге из Махачкалы в аэропорт. И везде экономия, экономия, экономия... Это отдача от того самого интеллектуального, творческого багажа кандидата технических наук Хучбарова, который заметно отличает его от руководителей других подобных мостостроительных организаций.

А приехал я в Дагестан по совершенно конкретному поводу. Загиду Гаджиевичу Хучбарову 14 июля 2005 года была присуждена Государственная премия Республики Дагестан в области архитектуры и строительства за осуществление в 2003 году уникального проекта – полукилометрового путепровода в центре Махачкалы. Что вывело его в ранг уникальных объектов? Опять-таки перепроектировка, что обычность в строительной практике Хучбарова, это позволило применить самые новые технологии. Несмотря на вполне естественное удорожание отдельных работ, общая стоимость строительства оказалась в 1,5 раза ниже первоначально заявленной. Ну а потом – рекордно высокие темпы, в четыре раза быстрее графика, повышенные прочностные характеристики конструкций, обеспечивающие сейсмическую устойчивость путепровода до 9 баллов, культура производства на строительной площадке... Загид Гаджиевич был объявлен тогда человеком года, а люди его называли человеком слова.

В том последнем интервью, которое дал Расул Гамзатов нашему журналу, упоминание имени Загида Хучбарова я принял как наказ написать о нем когда-нибудь очерк. И вот случай представился. Я рад и счастлив, что выполнил поручение, о котором помнил все эти годы.

Собрав материал для очерка и согласовав основные его параметры, попросил Загида Хучбарова отвезти меня на кладбище. Он вызвал шофера, который уже не раз возил туда гостей, а в сопровождаемые назначил сотрудницу мостотряда по имени Патимат. Она, бывшая учительница, тоже почитательница таланта Расула Гамзатова.

По пути заехали на базар купить цветов. Помню, торговка заломила за десяток роз такую неимоверную цену, что я подумал: заплачу, не на что будет уехать, и не купить нельзя.

– А не скинешь ли цену? – спросил я несколько раздраженно, – видите ли, я еду помянуть Гамзатова и...

– К Расулу? – прервала меня продавщица цветов на полуслове. – Берите все бесплатно!

Ну, взять нахально я не решился, какую-то сумму заплатил, вполне терпимую.

Городское кладбище находится в местечке Тарки. В бытность моей учебы в «погранке» так называлось ближайшее к Махачкале горное селение. В его окрестностях мы проводили тактические учения и занятия, вели поиск учебных нарушителей границы. Есть ли сейчас там селение, не знаю, в волнении чувств не заметил.

Могила народного поэта Дагестана находится недалеко от входа, как мне показалось, в мемориальной части кладбища. Могила обложена черным мрамором, все сделано просто и со вкусом. В центре большой, метра под два такой же черный прямоугольный памятник. Выбиты слова «Расул

Гамзатов». Глядя на них я вспомнил недавнюю дискуссию в одной из желтых газет: какими могут быть современные эпитафии? И подумал: эпитафии нужны тем, кого не знают люди и у кого нет перед ними никаких заслуг. А у кого есть, имя – лучшая эпитафия.

У могилы Расула я долго стоял молча. «Вот и встретились, дорогой мой старший друг, – подумал я, – но главная встреча, как писал другой поэт, впереди». Меня почему-то вдруг прорвало, стихи так и поперли из меня, и все – из «Надписей на придорожных камнях».

Дорога путников своих

Так привлекает:

С усмешкой хитрой молодых

Она встречает,

С печалью стариков седых

Вдаль провожает.

Ну а закончить я решил тем, чем заканчивает свой дорожный цикл Расул Гамзатов.

Дороги нам спешат в любви помочь:

Приводят к милым и уводят прочь!

Мы вышли с кладбища, но задержались на какой-то круче. Внизу лежал город, большой современный город, каким я его не видел и не знал. Одной стороной он упирался в горы, другой – в море. Если оглянуться назад, то увидишь, как скалы вонзаются в облака, а впереди Каспий сливается с небом. Это и есть тот большой мир, о котором писал Расул Гамзатов. Его, как нити, сшивают дороги, воздушные и морские транспортные пути. Высоко-высоко заметил стаю журавлей. Они потянулись на север.

Летит, летит по небу клин усталый –

Мои друзья бывлые и родня.

И в их строю есть промежуток малый –

Быть может, это место для меня!

Настанет день, и с журавлиной стаей

Я полечу в такой же сизой мгле,

На языке аварском окликая

Всех вас, кого оставил на земле.

Эти заключительные строфы из «Журавлей» Расул Гамзатов написал о себе.

Уже в машине я вспомнил слова из «Моего Дагестана» о дорогах: «О моя золотая рыбка, дай мне талант, дай мне усердие, дай мне правдивое и горячее сердце юноши и трезвую мудрость старца! Помоги мне выбрать правильную дорогу!»

Пусть эта дорога будет каменистой, крутой, опасной. Но не хочу извиваться по ней из стороны в сторону, как змея. «Почему змеи кривые? – спрашивают горцы и сами отвечают: – Потому что кривы те дырки, те щели, сквозь которые им приходится проползть». Я человек ведь, а не змея. Я люблю высоту, чистоту, я люблю прямые дороги».

Прав Расул Гамзатов, мудрец и пророк: человек должен мыслить здраво, ходить прямо, жить гордо. Широка у него путь-дорога. Но без соблюдения божьих правил движение по ней превращается в хаос и муку для большинства, населяющих сей мир. У нравственности забвения нет и быть не может.

Таков главный урок великого поэта и гуманиста Расула Гамзатова.

Вадим Асташи

ПОДПИСКА 2008

ГАРАНТИЯ СВОЕВРЕМЕННОГО ПОЛУЧЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ

ВНИМАНИЕ!

Редакционную подписку на газету «Транспорт России», журнал «Автомобильные дороги» и журнал «Наука и техника в дорожной отрасли» Вы можете оформить ЗАО «Издательство «Дороги»

Отдел прямой подписки «Издательство «Дороги»

107023, г. Москва, ул. Электровзводская, д/вл. 24, оф. 403, тел.: (495) 748-36-84 E-MAIL: AVTOROAD@LIST.RU

Для оформления подписки через издательство Вам необходимо: выслать заявку в произвольной форме по факсу или E-MAIL, где указать наименование издания, срок подписки (6 мес./12 мес.), Ваш почтовый адрес, факс или E-MAIL.

Стоимость редакционной подписки

6 мес

ГАЗЕТА «Транспорт России» 52 номера в год	Информационно-аналитический еженедельник Минтранса РФ для топ – менеджеров и специалистов предприятий всех видов транспорта и смежных отраслей. Транспортная политика, экономика, опыт предприятий всех форм собственности, документы. Реклама. Полноцветные отраслевые и региональные спецвыпуски.	1014 руб. 00 коп.
ЖУРНАЛ «Автомобильные дороги» 12 номера в год	Полноцветный аналитический ежемесячник Федерального дорожного агентства Минтранса РФ. Выходит с 1927 года. Дорожная политика, экономика, опыт предприятий всех форм собственности, документы, региональные спецвыпуски. Новые технологии и материалы, техника. Реклама.	910 руб. 80 коп.
ЖУРНАЛ «Наука и техника в дорожной отрасли» 4 номера в год	Единственный в СНГ журнал для инженерно – технических специалистов и научных работников. Орган докторского Совета МАДИ (ТУ).	168 руб. 00 коп.

Для более оперативного получения изданий,
Вы можете оформить подписку в любом отделении связи

Подписка через почтовые отделения по каталогу РОСПЕЧАТЬ

ГАЗЕТА «Транспорт России» 32766 Для предприятий и организаций 19181 Для предприятий и организаций (годовая) 35644 Для индивидуальных подписчиков	ЖУРНАЛ «Автомобильные дороги» 88759 Для предприятий и организаций 70004 Для индивидуальных подписчиков	ЖУРНАЛ «Наука и техника в дорожной отрасли» 72883
---	---	--

МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ВЫСТАВКА
ПО ТРАНСПОРТНОМУ
СТРОИТЕЛЬСТВУ

TransCon

27–29
ноября
2007

Москва
ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР"

- Проектирование, строительство и реконструкция
- Строительные материалы и оборудование, строительная техника
- Строительная метрология и экология
- Страхование и инвестиции, программное обеспечение и связь

Специализированные
разделы:

ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ
АЭРОПОРТЫ
ДОРОГИ, МОСТЫ, ПУТЕПРОВОДЫ

В деловой программе
выставки:

КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

www.restec.ru/transcon



Тел.: +7 495 544-3831

Бологодская областная универсальная научная библиотека

E-mail: transport2@restec.ru

www.booksite.ru

Официальный партнер

Информационная поддержка





СТРОЙДОРМАШ
НАЦИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА ТЕХНИКИ
ДЕМО-ЭКСПО'2007

12 / 13 / 14 сентября 2007 года
Москва, Аэродром ТУШИНО

Организатор:



www.sdm-alliance.ru
 (495) 543-7736

Генеральный
 ИНФО-партнер:

Основные Средства

Главный
 ИНТЕРНЕТ-партнер:

ЭКСКАВАТОР.РУ
 ПЕРВЫЙ ЭКСКАВАТОРНЫЙ

реклама

Информационные партнеры:



Дорога к успеху для Вашей промышленности



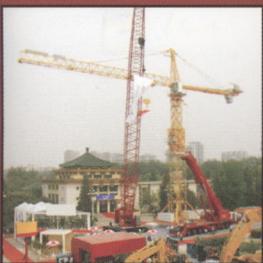
Узнайте о новейших видах продукции и
оборудовании

Примите участие в демонстрации
оборудования в действии

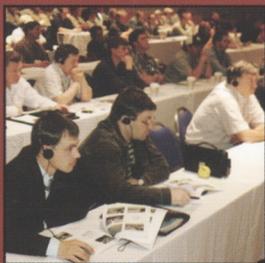
Найдите правильные решения для бизнеса
с помощью образовательных программ



Ярмарка по импорту и экспорту Китая (CIEF)
комплекс Пачжоу г. Гуанчжоу, Китай



Больше экспонатов



Больше
образовательных
программ



Расширенная
демонстрация
оборудования в
действии



Практические
решения для бизнеса



реклама

Регистрация, бронирование гостиниц и
продажа билетов на образовательные
семинары с 6-го июня 2007 года

Внесите эту дату в Ваш календарь!

Ярмарка по импорту и экспорту Китая (CIEF)
комплекс Пачжоу
с 4-го по 7-е декабря 2007 года
г. Гуанчжоу, Китай



www.conexpoasia.com

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Асфальто-бетонные заводы

MARINI
FAYAT GROUP

Транспортабельные и стационарные заводы производительностью от 50 до 400 т/ч



Полностью мобильные заводы производительностью от 35 до 260 т/ч



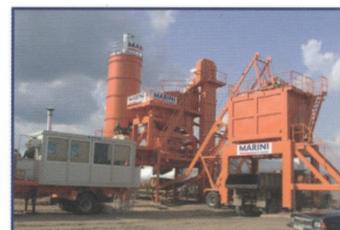
Бункер готового асфальта



Смесительная башня и сушильный барабан



Дизель-генератор и кабина



Собранный АБЗ

Дробильно-сортировочное оборудование для получения кубовидного щебня

BAIONI
Crushing Plants SpA

Компания BAIONI производит все типоразмеры дробильно-сортировочного оборудования, необходимого для производства щебня, дробления, промывки, сортировки на фракции и транспортировки. Основная задача - получение кубовидного щебня.



Получать кубовидный щебень, так необходимый в дорожном деле, можно реализовав следующие предложения BAIONI: дооснастить существующее производство современной дробилкой с вертикальным валом; установить современный дробильно-сортировочный комплекс в целом; внедрить в

производство специальное мобильное оборудование.

Технический отдел BAIONI – передовая группа компании. Его специалисты внедряют простые и эффективные решения. Эти решения позволяют обеспечивать потребителей оборудованием, которое с минимальными издержками производит материал с заданными характеристиками и с необходимой производительностью.



Коррус-Тех, Инк.

www.korrus.ru www.spa-marini.com
e-mail: korrus_co@mtu-net.ru

111024, Москва, ш. Энтузиастов, 5, оф.42
(495) 362-96-20, 362-01-32, 781-21-15/16

Санкт-Петербург: (812) 556-27-95; Казань: (843) 295-76-55

Н. Новгород: (831) 277-52-09; Тюмень: (3452) 70-16-15

Краснодар: (861) 260-39-81; Воронеж: (4732) 32-12-31

Кемерово: (3842) 30-68-68

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru