

2014 — год А.А. Николаева

Дорожное хозяйство РСФСР к 1970 году находилось в плачевном состоянии. Сеть дорог общего пользования составляла 541,3 тыс. км дорог, из них было 343 тыс. км грунтовых: пыльные летом, весной и осенью непреодолимые для транспорта. Это были дороги в основном областного значения.

Только 35% дорог были с твердым покрытием, из которых 12,8% имели усовершенствованное покрытие. Многие районные центры не имели дорожной связи с областными центрами. Значительное количество областных центров не были соединены дорогами с твердым покрытием с основными государственными дорогами, строительство которых почти не велось.

Развитие дорожного хозяйства в РСФСР осуществлял Гушосдор (Главное управление общегосударственных дорог), Главдорупр, Росдорстрой Минавтошосдора РСФСР и Главдорстрой Министерства транспортного строительства СССР. Все колхозы, совхозы, промышленные, транспортные, хозяйственные организации также участвовали в строительстве, ремонте местных дорог. Но дорог все равно было мало, да и те плохо содержались.

Минавтошосдор РСФСР не имел четкой стратегии развития опорной сети автомобильных дорог. Существующая структура управления дорожным хозяйством уже не могла обеспечить нужного развития его мощностей. Плачевное состояние дорог требовало принятия срочных, наиболее эффективных мер по развитию дорожного хозяйства России.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1969 года Минавтошосдор РСФСР был реорганизован и на его базе образовано Министерство автомобильного транспорта и Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР (с 1989 года Министерство автомобильных дорог РСФСР).

Ветераны, работавшие ранее в центральном аппарате Минавтодора РСФСР, помнят его эффективную работу под руководством Министра Алексея Александровича Николаева, который в состав коллегии министерства подобрал талантливых, в основном молодых в возрасте до 31 года инженеров, профессионалов дорожников, имеющих уже производственный опыт и стаж работы в дорожных органах не менее 10 лет. Это заместители Министра: Брухнов В.А., Васильев Б.П., Староверов К.П., Бородин Г.Н., Мальцев В.В., Надежко А.А., Донцов Г.И. и руководители Республиканских объединений: «Росдорцентр» — Костылев В.А., «Росдорюг» — Голованов Н.И., «Росдорвосток» — Будко И.Г., «Гушосдор» — Алуханов В.Р., «Планово-экономического управления» — Толстой И.Г. Для руководства финансовым управлением была приглашена из Минфина РСФСР Пахомова М.Д. Министр знал каждого из нас и делал все для развития наших личных деловых качеств.

Назначение А.А. Николаева Министром Минавтодора РСФСР было весьма удачным, так как он имел не только хорошие теоретические знания инженера-дорожника, полученные при учебе в Московском автодорожном техникуме, Московском автодорожном институте имени В.М. Молотова (МАДИ), но и практический опыт, полученный на дорожных

ных и строительных участках (ДЭУ) и (ДСУ) были созданы дорожно-ремонтно-строительные управления (ДРСУ), в составе которых были участки капитального и среднего ремонта, текущего ремонта и содержания автомобильных дорог. А для технического обслуживания и ремонта механизмов были созданы участки механизации.

В связи с ростом объемов дорожных работ по предложению Минавтодора Правительством были созданы в составе мини-

который за счет модернизации, двухсменной работы действующих и строительства новых промышленных карьеров увеличил в 10 раз производство щебня, заново организовал производство и поставку минерального порошка для производства асфальтобетона.

С учетом принятого министерством решения о создании при трассовых карьерах, приближенных к местам производства дорожных работ, оснащения их передвижными быстромонтируемыми дробильно-сортировочны-

рог, а также гидрофицированных грейдеров, битумовозов, асфальтосмесителей, укладчиков щебня для шероховатой обработки покрытий дорог, кранов для мостостроения грузоподъемностью 16, 25, 35, 65 тонн, машин для разметки автомобильных дорог, дорожных знаков и указателей со светоотражающей пленкой американской фирмы ЗМ, приборов для дорожных лабораторий.

Для объектов строительства автомобильных дорог был организован выпуск и поставка специальных комфортных вагончиков для проживания рабочих, столовых и бань.

Для строительства и замены большого количества деревянных мостов был создан Республиканский «Мостотрест», в составе которого работало четыре завода по производству мостовых бетонных и металлических конструкций и двадцать полигонов. «Мостотрест» обеспечивал мостовыми конструкциями собственными планами и поставки их организациям Автодорог.

Нужное развитие получила производственная база организации Автодорог. Строились мастерские, теплые гаражи для автомобилей, дорожных машин, бытовые помещения, столовые.

Особенно активное развитие получили мощности для производства асфальта.

Министр лично много внимания уделял вопросам внедрения новой техники, научным разработкам и передового опыта. Ряд его технических решений были осуществлены при строительстве и содержании дорог, в том числе на автодороге Москва-Рига, Вологда-Архангельск, Москва-Ярославль, Свердловск-Серов, Казань-Ижевск, Пермь-Свердловск и других. Для внедрения достижений отраслевой науки и техники был создан трест «Росдороргтехстрой».

В результате создания самостоятельной дорожной отрасли, внедрения эффективной структуры управления дорожным хозяйством, использования нецентра-

НИКОЛАЕВ СОЗДАЛ ОПОРНУЮ СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РСФСР



А.А. Николаев и Г.А. Саркисянц. 1959 г.

стройках и руководящих должностях Гушосдора, Главдорупра, Минавтошосдора РСФСР, где он 8 лет работал первым заместителем Министра.

А.А. Николаев хорошо знал нужды, недостатки, технические и организационные трудности дорожных организаций всех регионов РСФСР. Он знал, что надо делать для дорожной отрасли и хотел делать и умел делать.

Он был одарен природой сполна — трудолюбием, ответственностью, чувством долга, настойчивостью, решительностью, скромностью, честностью. На посту Министра ярко и полно раскрылись его замечательные способности крупного, государственного организатора развития дорожного хозяйства России, умеющего взаимодействовать как с правительственными, так и с территориальными органами и увязывать в единое целое интересы государства, дорожных органов, отдельных коллективов и их работников.

А.А. Николаев сумел не только привлечь внимание к проблемам дорожного хозяйства Правительством, территориальные органы управления, но и организовал прорыв в создании опорной сети дорог РСФСР.

Под его руководством коллегии Министерства выработала стратегию и тактику создания опорной сети автомобильных дорог, разработала и внедрила новую эффективную трехзвенную структуру управления дорожным хозяйством России, которая была укомплектована кадрами. В автономных республиках, краях и областях были созданы производственные управления автомобильных дорог — Автодороги.

Была проведена реорганизация и низового звена на дорогах, вместо дорожно-эксплуатацион-

стерства республиканские Главные Управления строительства и эксплуатации дорог Центра (Главдорцентр), Юга (Главдорюг), Сибири и Дальнего Востока (Главдорвосток), Республиканские Тресты «Росдорстройматериалы», Автомоств, объединение «Росремдормаш».

Для строительства дорог получили развитие дорожно-строительные управления, а строительные дорожные тресты были ликвидированы.

Внедряя новую структуру управления дорожным хозяйством, резко увеличивая планы строительства дорог, одновременно велось ускоренное развитие собственных проектных организаций, мощностей строительной промышленности по производству каменных материалов, битума, железобетонных конструкций для мостов, асфальта, ремонту и изготовлению средств механизации.

Для разработки проектной документации 13 августа 1969 года был организован Государственный дорожно-проектно-исследовательский и научно-исследовательский институт «ГипродорНИИ» в составе, которого были созданы филиалы в Барнауле, Воронеже, Ленинграде, Саратове, Смоленске, Свердловске.

Кроме того, документацию разрабатывали в созданных в ряде Автодорог проектно-сметных бюро, а также институты других министерств и ведомств. Документация разрабатывалась в нужные сроки и качественно на основе комплексного внедрения электронно-вычислительных машин.

Для обеспечения строительства и содержания дорог нерудными дорожными материалами (щебнем, гравием, песком, минеральным сорданом) уже в 1970 году был создан Республиканский трест «Росдорстройматериалы»,

ми установками ПДСУ-200 потребность строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог нерудными материалами было обеспечено за счет собственного их производства. (Предприятия Минпромстройматериалов РСФСР поставляло дорожникам нерудных материалов всего 8% от потребности).

Изучив причины плохого обеспечения дорожной отрасли битумом, из-за отсутствия мощностей нефтеперерабатывающих заводов для увеличения его производства и ограниченное количество специальных вагонов-бункеров с паровой рубашкой для перевозки выпускаемого битума Минавтодор вынужден был срочно ознакомиться с технологией производства битума, и организовал на заводах отрасли необходимое количество окислительных установок для производства битума из гудрона.

Гудрон МПС перевозился в обычных цистернах. Установки были смонтированы непосредственно на так называемых голов-



Технология дорожного строительства изменилась коренным образом. Один из эпизодов строительства дороги в Смоленской области. 1969 г.

ных асфальтобетонных заводах — АБЗ, и проблема битума была решена. Для повышения качества в битум добавлялись специальные добавки.

Ремонт и изготовление средств механизации был организован на 15 предприятиях созданного Республиканского объединения «Росремдормаш», который возглавил талантливый машиностроитель Н.И. Мотков.

За короткий А.А. Николаев развернул реконструкцию и техническое перевооружение всех предприятий и обеспечил выпуск комбинированных дорожных машин (КДМ) для круглогодичного содержания автомобильных до-

лизованных источников финансирования для строительства и содержания автомобильных дорог, создания и развития необходимых мощностей дорожного хозяйства, творческого трудового потенциала рабочих коллективов планы строительства, ремонта автодорог с твердым покрытием перевыполнялись и составили:

— 1971–1975 гг. — 43,5 тыс. км, из них 5,2 тыс. км магистральных дорог,

— 1976–1980 гг. — 47,3 тыс. км, — 1981–1985 гг. — 50,3 тыс. км (с 1983 г. более 10 тыс. км в год),

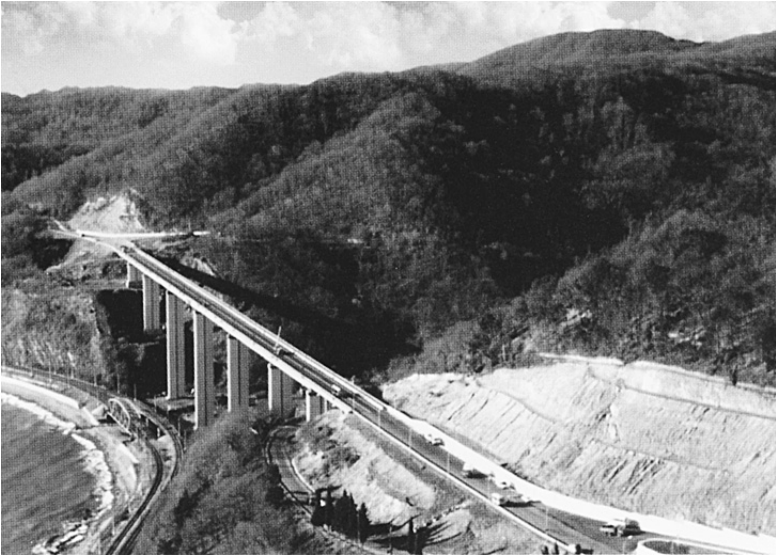
— 1986–1990 гг. — 59,6 тыс. км. (Для сравнения: 1966 — 1970 гг. — 29,5 тыс. км.)

Минавтодор за 16 лет под руководством А.А. Николаева построил и ввел в эксплуатацию более 150 тысяч км автомобильных дорог с твердым покрытием и значительно улучшил ремонт и содержание существующих дорог.

Были построены и сданы в эксплуатацию, например, дороги: Ставрополь – Элиста, Краснодар – Джугба, Кострома – Ива-

ведомств, созданы 72 учебных пункта и восемь учебных комбинатов.

В 1970 году за пять лет было подготовлено 76 тысяч квалифицированных механизаторов. Должности руководителей дорожных организаций были укомплектованы молодыми талантливыми техниками и инженерами-дорожниками, такими, например, как – В.Я. Парасовченко,



В горах многочисленные серпантины заменялись современными эстакадами.

ново, Горький – Саранск, Уфа – Оренбург, Москва – Волгоград – Астрахань – Элиста, Вологда – Ленинград, Куйбышев – Уфа, Челябинск – Курган, Пенза – Саратов, Свердловск – Тюмень, Хабаровск – Комсомольск, Москва – Ярославль – Архангельск, Москва – Рига, Ленинград – Петрозаводск – Мурманск и другие.

Были построены крупные мосты через реки: Лаубиха, Волхов, Сура, Сысолу, Амгу, Западную Двину, Неву, Самару, Вятку, Тобол и ряд других, а также обходы городов Орла, Тулы, Воронежа, Новочеркасска, Таганрога, Пушкино, Подольска, Суздали, Твери, Новгорода и другие.

За счет ремонтных работ улучшились действующие дороги, строились транспортные развязки и пешеходные переходы, тысячи автобусных остановок с автопавильонами, укреплялись обочины дорог, впервые устанавливались металлические, железобетонные барьерные ограждения, делалась поверхностная обработка, осуществлялась замена и установка дорожных знаков и указателей со светоотражающей пленкой.

Согласно, совместного с Минавтотрансом РСФСР, приказа осуществляли мероприятия по улучшению обслуживания сельского населения пассажирскими автоперевозками, повышению уровня содержания и обустройства автобусных маршрутов в сельской местности.

Создавались условия для безопасности движения автотранспорта, исключению ДТП по вине дорожных организаций.

Министр знал, что КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ, а их – дорожников-профессионалов в созданной отрасли было недостаточно.

С активным участием заместителя Министра Б.П. Васильева и его служб была разработана и внедрена не только система управления отраслью, но осуществлены меры по подготовке механизаторов, техников и инженеров-дорожников.

Министр добился решения Правительства о значительном увеличении подготовки специалистов дорожников в действующих вузах и техникумах, а в 10 институтах обучение организовали заново.

Отрасли были переданы несколько техникумов из других

В.А. Мещеряков, Н.П. Самотеев, А.Д. Власьев, А.Н. Елисеев, Ю.В. Куренков и другие.

Труд дорожников был высоко оценен Правительством, тысячи рабочих, руководителей были награждены орденами, медалями, получили звания Лауреатов Государственной премии, Заслуженных работников РСФСР.

Звания Героев Социалистического труда были удостоены машинисты экскаваторов ДСУ-2 Новгородавтодора А.Н. Серов, ДСУ-1 Алтайавтодора В.Г. Гольцов, скреперист Вяземского ДРСУ Смоленскавтодора Дерябин и другие.

За заслуги перед Родиной по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Министр Алексей Александрович Николаев был награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, двумя Орденами Трудового Красного Знамени, Орденом Знак Почета, Знаком «Почетный дорожник» и медалями.

Дорожное хозяйство России получило авторитет и признание народа, автомобилистов страны.

Мы ветераны – воспитанники А.А. Николаева:

Гордимся совместной работой с ним и активным участием в создании опорной сети автомобильных дорог России, ибо это были незабываемые полезные годы нашей трудовой жизни.

Гордимся тем, что уже с 1983 года началось ежегодное строительство и ввод более 10 тысяч км в год автомобильных дорог, а в 1990 году было построено более 13 тысяч км.

Гордимся тем, что перевыполняли планы ремонта дорог, улучшали их содержание.

Мы не только гордимся самоотверженным трудом дорожников России в 1969–1990 годах, но надеемся, что наш опыт послужит светлой памятью о Министре Алексее Александровиче Николаеве и наши дела продолжит сегодняшнее поколение дорожников.

Владимир МАЛЬЦЕВ,
Почетный Председатель
Совета ветеранов
«РОО Росавтодор»,
заместитель Министра
Минавтодора РСФСР
(1969–1990 гг.)

Президент России Владимир Путин провел заседание президентского Совета по науке и образованию.

КАК УЧИТЬ НА ИНЖЕНЕРА

Мероприятие в Екатерининском зале Кремля с участием глав кремлёвской администрации, Минобрнауки и Минпромторга, а также членов Совета – учёных, промышленников, чиновников и преподавателей – было посвящено модернизации отечественной системы инженерного образования.

«Качество инженерных кадров становится одним из ключевых факторов конкурентоспособности государства. И, что принципиально важно, основой для его технологической, экономической независимости», – заявил президент, напомнив, что с 2006 года в развитие материальной базы инженерных факультетов было вложено более 54 млрд руб. Заметив, что престиж профессии растёт, Владимир Путин обратил внимание на недостаточную квалификацию выпускников вузов и дефицит инженерных кадров как сдерживающий фактор развития экономики.

По мнению президента, принципиальный момент – где и каких специалистов следует готовить. Особое внимание – направлениям, которые ведут к новому технологическому укладу. Это робототехника, биотехнологии, превентивная и персональная медицина, инжиниринг и дизайн.

Кроме того, президент заявил о необходимости «изменить саму структуру образовательного процесса в технических вузах», предложив сделать акцент на практических занятиях и научных исследованиях. И активнее привлекать к этому ведущих учёных и специалистов из-за рубежа.

Директор московского Центра педагогического мастерства Иван Яценко считает, что успешность прикладной науки во многом является залогом развития страны. «Важно, что сегодня профессия инженера снова востребована. В промышленности, строительстве, на транспорте огромный

спрос на профессиональные инженерные кадры, а образование и школьное, и вузовское очень сильно отстаёт. Президентский Совет должен определить, какие механизмы необходимо запустить, чтобы возродить технические науки», – сказал он.

Член президиума Совета ректор МГУ Виктор Садовничий сравнил отношение к инженерному образованию с отношением к спорту: общество должно «заболеть» изобретательством. «Совет сыграет роль стартера поворота к инженерному образованию как ценности», – заметил он.

Ключ к вузовской подготовке инженера – фундаментальное образование, то есть математика, физика, биология и т.д. И, разумеется, ориентация на производство. По мнению ректора МГУ, главное для высшего инженерного образования, чтобы оно не было узконаправленным.

Ольга СОЛОМОНОВА

ВЫБИРАЯ ПУТЬ, НЕ ОШИБИСЬ ВУЗОМ

В вузах стартовала очередная приёмная кампания.

Вчерашним школьникам предстоит принять весьма ответственное решение по выбору своей будущей профессии. Согласно действующим в настоящее время правилам абитуриент вправе подать заявление о приёме одновременно не более чем в пять образовательных учрежде-

надзору в сфере образования и науки перечне вузов и филиалов, в которых выявлены недостатки в подготовке приёмной кампании, значатся около трёх десятков организаций. В ходе проверки в них были обнаружены многочисленные нарушения лицензионных требований и законодательства,

заявлений в приёмные комиссии ориентироваться на университеты с давней историей, в число которых входят и транспортные. Тем более что расположены они по всей стране – от Хабаровска до Санкт-Петербурга. А их филиалы находятся практически во всех крупных городах.



ний и участвовать в конкурсе не более чем по трём специальностям и направлениям подготовки в каждой из них.

При этом поступающим и их родителям можно посоветовать очень серьёзно подходить к выбору высшего учебного заведения и внимательно изучить его документы на право вести образовательную деятельность. Ведь, к сожалению, нарушений законодательства в данной сфере ещё довольно много.

Например, в опубликованном на днях Федеральной службой по

не позволяющие объективно отбирать и зачислять абитуриентов.

Так, часть организаций не соблюдает правила размещения и обновления информации о себе на официальном сайте вуза в Интернете. В других допускается оформление договоров на оказание платных услуг, которые не соответствуют действующему законодательству. Особенно часто это происходит в негосударственных вузах, не имеющих длительных традиций подготовки кадров.

Поэтому в Рособнадзоре советуют абитуриентам при подаче

Кроме того, в них готовят специалистов очень широкого круга профессий – от менеджеров, маркетологов, строителей, экономистов до инженеров-механиков, поскольку транспорту требуются квалифицированные кадры самого различного профиля. К тому же после окончания отраслевого вуза трудоустроиться выпускникам будет гораздо проще, чем имея на руках диплом мало кому известной образовательной организации.

Марина КРУГЛОВА

ГРАНТЫ ЗА ЗНАНИЯ

Правительство утвердило рассчитанную на 2014–2016 годы программу материальной поддержки граждан, самостоятельно поступивших в зарубежные вузы. Гранты позволят студенту покрыть

расходы на обучение, проезд до места учёбы и обратно, медстраховку, проживание, питание, учебные материалы. При этом участники программы, завершив обучение, обязаны будут вер-

нуться и работать на родине. Если обладатель гранта не выполнит свои обязательства, он вернёт все средства, полученные в качестве поддержки, а также выплатит штраф в двукратном размере.