

ОБЛАСТНАЯ Газета

УЧРЕДИТЕЛИ: Губернатор Свердловской области, Законодательное Собрание Свердловской области

Газета издается с января 1992 года. Выходит 5 раз в неделю

Цена в розницу — свободная



■ СООБЩАЕТ ПРЕСС-СЛУЖБА ГУБЕРНАТОРА

ФИНЛЯНДИЯ — СРЕДНИЙ УРАЛ: СОТРУДНИЧЕСТВУ КРЕПНУТЬ

Губернатор Эдуард Россель встретился 27 апреля с министром внешней торговли Финляндии Киммо Саси. Встреча проходила в аэропорту "Кольцово" в 6.30 утра, именно в это время в Екатеринбург прибыла официальная финская делегация.

Э.Россель отметил, что впервые так рано встречает гостей в своей области. Встреча между главой области и министром прошла конструктивно. Губернатор предложил финской стороне рассмотреть вопрос об открытии в Екатеринбурге постоянного представительства ассоциации внешней торговли Финляндии. Пока такое представительство открыто лишь в Уфе. Киммо Саси в свою очередь отметил, что в Финляндии серьезно обсуждается этот вопрос и, скорее всего, решится положительно.

Кроме того, губернатор предложил финнам организовать у нас в области на базе одного из действующих лесопромышленных совместных предприятий по производству жилых домов в сельской местности с использованием всех ноу-хау финской стороны. Среди других проектов обсуждался вопрос и о сотрудничестве Егоршинского радиозавода с известной телефонной фирмой "Nokia". Эта фирма давно уже выбрала радиозавод из всех возможных потенциальных партнеров в России.

Киммо Саси отметил, что августовские события в России затормозили реализацию планов финской стороны, но отнюдь не отбили охоту в желании работать с российской стороной. Поэтому во время своего визита министр намерен принять ряд важных решений, а бизнесмены заключить взаимовыгодные договоры о сотрудничестве.

27 апреля в КОСКЕ "Россия" традиционным перерезанием ленточки открылся деловой форум "Финбизнес-99".

От имени Свердловской области на открытии выступил председатель правительства Свердловской области Алексей Воробьев. Он отметил, что еще в начале 90-х годов, когда Свердловская область еще только получила возможность открыть свои двери для иностранных гостей, первыми партнерами по внешней торговле стали именно финские бизнесмены. По мнению А.Воробьева, резервы в налаживании взаимовыгодных отношений у Свердловской области и Финляндии есть. Это подтвердил и министр внешней торговли Финляндии Киммо Саси, который отметил, что на сегодняшний день Финляндия занимает далеко не последнее место в сотрудничестве Европейских государств. Своими знаниями и технологиями финны теперь готовы поделиться с бизнесменами Урала.

■ В ПАЛАТЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

Уборка урожая выборам не помеха

Вчера областные сенаторы говорили о дате проведения выборов губернатора Свердловской области.

Принятие постановления по поводу дня голосования не обещало сенсационности. Однако некий интригующий момент все же был, когда председатель Палаты П.Голенищев зачитал письмо председателя областной Думы В.Сурганова.

Дело в том, что 9 апреля к В.Сурганову письменно обратился депутат Государственной Думы РФ Е.Зябликов с предложением перенести выборы губернатора на декабрь 1999 года, совместив их с выборами депутатов Госдумы и глав муниципальных образований.

Свое предложение Е.Зябликов связывает с анализом экономической ситуации в Свердловской области, в частности, с выполнением социальных программ, выплатой пенсий и зарплат бюджетникам. "При огромной нехватке средств в бюджетах всех уровней, негативной экономической ситуации, проведение выборов губернатора в августе-сентябре 1999 года, за месяц до объявления выборов депутатов Госдумы, потребует непродуктивного отвлечения значительных ресурсов на затраты, не связанные с жизненно важными вопросами избирателей области", — считает депутат, напоминая также, что отвлечение людей в разгар сельскохозяйственных работ неуместно.

Все же ничего, но обращение Е.Зябликова к депутатам областной Думы — не по адресу. Выборы губернатора назначаются Палатой Представителей, а не Думой. Подобная ошибка вызвала у областных сенаторов раздражение: "Депутат Госдумы, а к кому обратиться, не знает." Потому и пришлось В.Сурганову переадресовать послание Е.Зябликова верхней палате.

Андрей ЯЛОВЕЦ.

УСПЕШНОЙ РАБОТЫ, ДОРОЖНИКИ!

23 апреля 1999 года исполнилось два года со дня создания Федеральной дорожной службы России в соответствии с Указом Президента Российской Федерации "О дорожной реформе". В этой связи поздравляю все коллективы дорожников, выражаю благодарность за напряженную работу на благо развития сети автомобильных дорог России. Уверен, что несмотря на трудные финансовые условия, программа дорожных работ текущего года будет успешно выполнена.

В.Г.АРТУХОВ, руководитель ФДС России.

■ ГЛАЗАМИ ХУДОЖНИКА



Рисунок Аркадия ПЯТКОВА.

■ МНОГИЕ ЛЕТА!

"Асбестовскому рабочему" — 70

Сегодня исполняется 70 лет одному из старейших изданий области — газете "Асбестовский рабочий".

Газета авторитетная, хорошо известная на Урале. Ее отличал и отличает поиск необычного, чувство времени, интерес к тому новому, что появляется в жизни.

Потому и читатель всегда с интересом берет в руки свежий номер "Асбестовского рабочего": что там сегодня на его страницах?

Мы поздравляем коллег со славною датой и желаем им творческих успехов, счастья, здоровья.

Коллектив "ОГ".



В районе Екатеринбурга 29 апреля восход Солнца — в 6.16, заход — в 21.35, продолжительность дня — 15.19; восход Луны — в 19.57, заход — в 6.29, фаза Луны — первая четверть 23.04.

■ АКТУАЛЬНО

Футбол — игра народная

Долгожданное наступление весны в своем праве согрело сердца футбольных болельщиков, истосковавшихся за зиму по любимой игре. А сегодняшний день вполне можно назвать праздником — команды нашей области проведут первые официальные матчи.

Каких бы впечатляющих побед ни добивались представители волейбола, баскетбола и многих других дисциплин, футбол по популярности всегда был и остается спортом номер один в мире. И наша область — не исключение. Как известно, человеческая память избирательна, но уверен, что ни один из тех, кто придет сегодня на стадион, не забыл еще времена, когда "Уралмаш" с успехом играл в элите отечественного футбола. А всего три года назад екатеринбургцы вместе с двумя другими командами открыли для России новый европейский клубный турнир и дошли до четвертьфинала Кубка Интертото УЕФА. Об этом событии напоминает копия трофея, врученная "Уралмашу" за победу в групповом турнире.

Увы, обращаясь к воспоминаниям приходится от того, что сегодня игра миллионов в области переживает не лучшие времена. Из-за невнимания властей и некомпетентности предыдущего руководства клуба "Уралмаш" скатился во второй дивизион, растеряв попутно всех игроков высокого класса. Из "золотого" состава трехлетней давности на сегодня в команде остались всего три футболиста. К слову, в нынешнем сезоне в клубах высшего и первого дивизионов выступают 23 екатеринбуржца, и почти все они — лидеры своих новых коллективов. А из множества команд, не так давно представлявших область в чемпионате России и готовивших резерв для свердловского флага, теперь на уровне мастеров компании екатеринбуржцам составляют лишь футболисты нижегородского "Урала".

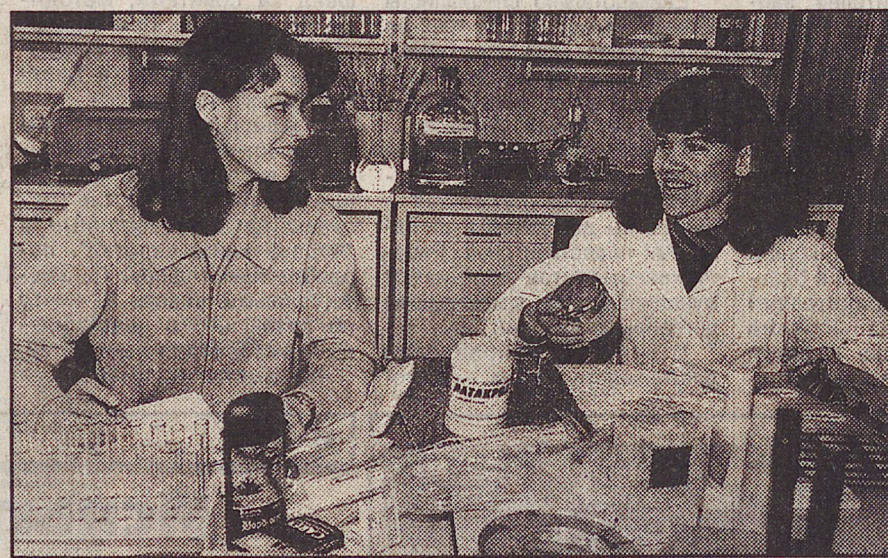
Но болельщики всегда склонны считать, что все невзгоды, обрушившиеся на его любимую команду, — явление временное. И, отправляясь на первое свидание с футболом, он надеется: именно этот сезон станет переломным. Не станем разубеждать мечтателей, а тем, кто предпочитает смотреть на вещи реально, предлагаем заглянуть на 3-ю страницу.

Юрий ШУМКОВ.

■ ЗОЛОТОЙ ЮБИЛЕЙ

"Мы должны бежать впереди паровоза"

Сегодня мы кратко расскажем о Свердловском областном центре санитарно-эпидемиологического надзора, с 50-летним юбилеем которого наша редакция и поздравляет всех его сотрудников.



В апреле 1949 года в Свердловске была организована санитарно-эпидемиологическая станция на базе учреждений санитарного про-



■ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ

Чрезвычайная ситуация введена на водоемах Свердловской области до тех пор, пока лед не растает.

Такое решение областной комиссии по чрезвычайным ситуациям, принятое на внеочередном заседании 26 апреля, связано с недавней гибелью рыбаков на озере Исетском. "Люди идут на смерть, чтобы поймать несколько рыб. Поэтому, если у них нет тормозов, мы должны их придумать", — подчеркнул на заседании комиссии ее председатель, первый вице-премьер области Николай Данилов. По предварительным данным областного штаба ГО и ЧС, утонув уже 6 человек.

А "тормоза" придумали такие. Во-первых, озера, реки и пруды на время таяния льдов будут объявлены запретной зоной. Иными словами, пускать любителей поудить рыбу не будут. Для это-

го, особенно в выходные и праздничные дни, правоохранительные органы намерены усилить патрулирование водоемов.

Тем не менее все прекрасно понимают, что сил милиции не хватит, чтобы оцепить все озера и реки. Поэтому для тех, кто нарушит запрещение и найдет лодку, чтобы пробраться на лед, комиссия приготовила сюрприз — штраф. Размер материального наказания будет определен в ближайшее время.

Также комиссия решила использовать опыт Ленинградского областного штаба ГО и ЧС, где есть немало желающих поудить рыбу весной, особенно в Финском заливе. Это головная боль для местных властей

и спасателей — приходится тратить огромные средства на спасение горе-рыбаков. Поэтому затраты на спасательные и заградительные работы в сумме сполна. Льготы действуют только для пенсионеров. Очевидно, нынешней весной и в Свердловской области будет введена такая же система, ведь спасательные работы обходятся дорого.

По словам начальника главного управления штаба ГО и ЧС по Свердловской области Василия Лахотко, спасение рыбаков на озере Исетском ("ОГ" сообщала об этом происшествии в предыдущем номере) обошлось областному бюджету в 90 тысяч рублей.

Вывалились помочь и железнодорожники — в поездах и электричках они развешивают листовки с предупреждением об опасности рыбалки весной. Точно такие же воззвания обещали развесить в заводских проходных представители профсоюзов.

Тем не менее самые большие надежды на помощь комиссии возлагают на... женщин. К ним и обратился Н. Данилов через СМИ: "Женщины, не пускайте своих мужей и сыновей на рыбалку — она может им стоить жизни".

Рассказывая о происшествии на озере Исетском, В. Лахотко отметил, что страшнее всего в сложившейся ситуации — полное равнодушие рыбаков

их рекомендациям на 22 территориях Свердловской области выпускают 17 видов продукции с витаминно-минеральными добавками. В плане профилактики — заболевания цитовидной железой (зоба), все детские дошкольные учреждения и 60 процентов школьных обеспечены йодированной солью.

Урал — опорный край державы. Производства здесь, как известно, тяжелые. К примеру, Уральский алюминиевый завод, что в Каменске-Уральском, был неоднократно на грани закрытия по предписаниям специалистов центра. И вот результат: после реконструкции очистных сооружений их КИД составил 99,99 процента!

—Бывает ли такое? — задаю я вопрос главному государственному санитарному врачу Свердловского областного санэпиднадзора Борису Никонову (на снимке справа сверху).

—Добились, — улыбается руководитель. И называет цифры: более 200 тысяч жителей области по настоянию врачей были переведены из санитарно-защитных зон предприятий.

Надо сказать, что в 1993 году сотрудники токсикологического отдела (здесь в стране) стали проводить эпидемиологические расследования. Не просто констатировать количество отравлений в быту, а выявлять: чем? где купили товар? откуда он поступил? кто производитель и т.п. Это позволило выявить причину и принять меры к виновным. В результате — на два процента ежегодно снижено общее количество отравлений в быту, а отравления алкоголем и его суррогатами — в 2,1 раза.

А как не порадоваться тому факту, что сейчас в область поступает более 60-ти процентов неэтилированного бензина — от него нет выброса свинца в атмосферу. А ведь свинец влияет на психическое развитие человека, в первую очередь — детей. И эти показатели — результат действующей областной специальной программы — заслуга и специалистов центра.

—Знаете, моя предшественница Алла Никандровна Ощепкова, проработавшая 26 лет главным санитарным врачом области, всегда говорила: "Мы должны бежать впереди паровоза". Вот и создали отдел "будущего", так я его называю — это социально-гигиенический мониторинг — выявление того, как среда обитания влияет на здоровье человека. Сегодня мы знаем, что, например, серьезно занимаюсь в Верхней Пышме проблемами казалия, мы исключили 78 ежегодных смертей и 10800 неоплат.

Хочу еще отметить, что лабораторная база у нас сегодня мощная. Более 50-ти тысяч химических веществ мы определяем легко и быстро в любых средах.



И опять — факты-аргументы...

—Ой, Борис Иванович, так мы с вами никогда не закончим нашего разговора...

—Это верно. Не забудьте, пожалуйста, передать мои личные поздравления сотрудникам центра, а всем жителям Свердловской области — здоровья. И большую благодарность областному правительству за поддержку нашей службы.

Ольга БЕЛКИНА.

НА СНИМКАХ внизу: слева — проверка качества воды; справа — заводской радиационной гигиены Игорь Тибилов измеряет уровень гамма-фона.

Фото Алексея КУНИЛОВА.



Штраф за рыбалку

Вывалились помочь и железнодорожники — в поездах и электричках они развешивают листовки с предупреждением об опасности рыбалки весной. Точно такие же воззвания обещали развесить в заводских проходных представители профсоюзов.

Тем не менее самые большие надежды на помощь комиссии возлагают на... женщин. К ним и обратился Н. Данилов через СМИ: "Женщины, не пускайте своих мужей и сыновей на рыбалку — она может им стоить жизни".

Рассказывая о происшествии на озере Исетском, В. Лахотко отметил, что страшнее всего в сложившейся ситуации — полное равнодушие рыбаков

и спасателей — приходится тратить огромные средства на спасение горе-рыбаков. Поэтому затраты на спасательные и заградительные работы в сумме сполна. Льготы действуют только для пенсионеров. Очевидно, нынешней весной и в Свердловской области будет введена такая же система, ведь спасательные работы обходятся дорого.

По словам начальника главного управления штаба ГО и ЧС по Свердловской области Василия Лахотко, спасение рыбаков на озере Исетском ("ОГ" сообщала об этом происшествии в предыдущем номере) обошлось областному бюджету в 90 тысяч рублей.

Вывалились помочь и железнодорожники — в поездах и электричках они развешивают листовки с предупреждением об опасности рыбалки весной. Точно такие же воззвания обещали развесить в заводских проходных представители профсоюзов.

Тем не менее самые большие надежды на помощь комиссии возлагают на... женщин. К ним и обратился Н. Данилов через СМИ: "Женщины, не пускайте своих мужей и сыновей на рыбалку — она может им стоить жизни".

Рассказывая о происшествии на озере Исетском, В. Лахотко отметил, что страшнее всего в сложившейся ситуации — полное равнодушие рыбаков

и спасателей — приходится тратить огромные средства на спасение горе-рыбаков. Поэтому затраты на спасательные и заградительные работы в сумме сполна. Льготы действуют только для пенсионеров. Очевидно, нынешней весной и в Свердловской области будет введена такая же система, ведь спасательные работы обходятся дорого.

По словам начальника главного управления штаба ГО и ЧС по Свердловской области Василия Лахотко, спасение рыбаков на озере Исетском ("ОГ" сообщала об этом происшествии в предыдущем номере) обошлось областному бюджету в 90 тысяч рублей.

Вывалились помочь и железнодорожники — в поездах и электричках они развешивают листовки с предупреждением об опасности рыбалки весной. Точно такие же воззвания обещали развесить в заводских проходных представители профсоюзов.

Тем не менее самые большие надежды на помощь комиссии возлагают на... женщин. К ним и обратился Н. Данилов через СМИ: "Женщины, не пускайте своих мужей и сыновей на рыбалку — она может им стоить жизни".

Рассказывая о происшествии на озере Исетском, В. Лахотко отметил, что страшнее всего в сложившейся ситуации — полное равнодушие рыбаков

Спасибо друзьям газеты

В разгаре подписная кампания — строгий экзамен для любой газеты. Редакционные коллективы сейчас стремятся показать свой товар лицом, заявляют о планах на второе полугодие. И это понятно: подписка всегда была и остается главным каналом распространения газет и журналов.

Но как бы журналисты ни старались, рано одно: на пути к читателю им не обойтись без помощи почтовых работников. Ведь от их старания во многом зависят результаты подписки.

Мы понимаем, что любую работу можно выполнять по-разному: спустя рукава или увлеченно, с сознанием важности функции проводника между газетой и читателем. Об этом же свидетельствуют итоги первого этапа подписки на второе полугодие 1999 года.

Некоторые городские и районные узлы почтовой связи на подписке "Областной газеты" на второе полугодие 1999 года уже сегодня вышли на уровень первого полугодия. Среди лидеров: НИЖНЕСЕРГИНСКИЙ РУПС (начальник Сергей Александрович МКУТНИН);

ТАЛИЦКИЙ РУПС (начальник Мария Викторовна ШИМОЛИНА); ИРБИТСКИЙ РУПС (начальник Нина Алексеевна ХАРОШИНА);

ПЫШМИНСКИЙ РУПС (начальник Тамара Александровна ЧИСТЯКОВА);

ТУГУЛЫМСКИЙ РУПС (начальник Екатерина Зуберова ШЕЙХАМЕТОВА);

АСБЕСТОВСКИЙ ГУПС (начальник Зоя Ивановна ЧУВАКОВА);

НЕВЬЯНСКИЙ РУПС (заместитель начальника Мария Павловна АЛЕКСАНДРОВА);

ВЕРХНЕПЫШМИНСКИЙ ГУПС (начальник Тамара Петровна ЛЕГАНОВА);

АРТИНСКИЙ РУПС (начальник Виктор Иванович ПУТИЛОВ);

АЧИТСКИЙ РУПС (начальник Неля Михайловна ШВЕЦ);

ШАЛИНСКИЙ РУПС (начальник Александр Павлович СТАХЕВ);

СЕРОВСКИЙ РУПС (начальник Лилия Борисовна БОЧКАРЕВА);

СЫСЕРТСКИЙ РУПС (начальник Александр Геннадиевич ПОНОМАРЕВ).

Многие филиалы УПДС области оформили подписку на "Областную газету" на второе полугодие 1999 года намного больше, чем за этот же период в прошлой подписной кампании. Это нас радует.

"Областная газета" благодарит всех своих читателей, которые, не-

Областная Газета

И В ПОСЕЛКЕ, И В СЕЛЕ «ОБЛАСТНУЮ» ЗНАЮТ ВСЕ!

Чтоб газету в каждый дом доставлял Вам почтальон, Вы на почту поспешите На газету подпишитесь!



—Наталья Егоровна БАЛАТБЕВУ (р.п.Ачит) — лостра; —Татьяну Никитичну МАЛЫЦЕВУ (г.Тугулым) — лостра. По представлению начальника УПДС Свердловской области подписки на "Областную газету" также поощряются сувенирами 85 человек.

Редакция "Областной газеты" еще раз благодарит почтовых работников и надеется, что они впредь будут оказывать поддержку "ОГ" в расширении читательской аудитории. И в дальнейшем мы найдем способ поощрить активных организаторов подписки на "Областную газету".

По итогам I этапа подписной кампании редакция "ОГ" решила поощрить трех лучших почтальонов: —Татьяну Федоровну БУЛДАКОВУ (р.п. Пышма) — путевка в санаторий "Сосновая роща" на 12 дней (Курганская область);

шлом году выписал нашу газету сразу на год, 1 из 50 подписчиков "ОГ" обязательно получат приз. Призовой фонд, который мы регулярно печатаем в газете, постоянно растет.

главный приз — мотоцикл "Урал" с коляской.

Оставайтесь с нами, дорогие читатели! Вас ждут во всех почтовых отделениях области

■ СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА

Спасительный маяк

Семьи, в которых воспитываются дети с ограниченными возможностями, уже привыкли к тому, что со всем грузом навалившихся проблем нужно справляться в одиночку. И поэтому, когда несколько лет назад в таких семьях, проживающих в Кировском районе Екатеринбурга, появились социальники, для подавляющего большинства родителей это было настолько удивительным и неожиданным, что они даже слушать ни о чем не хотели. Аргументы приводились потрясающие: «Мы не хотим показывать своих больных детей, наоборот, стремимся отгородить от чужих глаз. И никакие увеселительные мероприятия нам не нужны — у нас такое горе, а вы о веселье...».

Задумывая создание центра реабилитации для детей и подростков, администрация Кировского района ставила перед собой вполне определенные цели — адаптировать больных детей, а их в районе около тысячи, к жизни, оказать не только детям, но и их родителям медико-социальную и психологическую поддержку. Эта идея стала родной и для Татьяны Георгиевны Евдокимовой, вставшей у руля центра, для всех сотрудников.

Убедить родителей «вывести детей в люди» было трудно только поначалу. После первого знакомства между сотрудниками и семьями про-

тянулась тоненькая ниточка сначала взаимного интереса, а потом и взаимопонимания.

Теперь, когда центр «Любена» размещен в прекрасном отремонтированном здании на ул. Комсомольской, 45, корп. 13, детские голоса в нем не умолкают с раннего утра и до вечера. В центре есть круглосуточный стационар для дошколят и дневной — в две смены — для школьников.

Говорят, чудеса случаются там, где в них очень верят и ждут. В «Любене» без чудес не обходится ни один день.

Для родителей четырехлетней Ксюши счастливым стало мгновение, когда они увидели свою дочурку, поднимающуюся по лесенке с помощью инструктора по лечебной физкультуре Натальи Подзоровой (на снимке слева) — это были первые шаги в жизни малышки.

Таня и Кате центр дал не только ощущение своей полноценности, но и путевку в жизнь. Кате, одаренная музыкальным талантом, но затаятая и комплексующая, именно здесь впервые исполнила музыку своего сочинения, поверила в свои способности, поняла, что ей многое по силам. И произошло невероятное — из замкнутой девочки она превратилась в привлекательную девушку, поступившую в музыкальный колледж и забывшую о своей болезни.

Прекрасная метаморфоза произошла и с Таней. Девочка, поразившая всех не по-детски мудрыми стихами и совершенной беспомощностью перед реальной жизнью, стала душой центра. И те-

перь девушка мечтает стать социальным работником.

Кстати, многие сотрудники пришли в центр вполне осознанно, зная точно, что у них хватит терпения и душевной щедрости. Имея в своих семьях больных детей, они прошли и через невниманье должностных лиц, и предательство близких людей, и непонимание сослуживцев, и одиночество в кругу никем не разрешаемых проблем.

Уж кому, как не им, было знать, что зачастую не столько болезни приносят ребятишкам страдания, сколько жесткое отношение окружающих к «не таким», как все. А отсюда дефицит общения, заниженная самооценка, комплекс «без вины виноватого».

Именно поэтому центр задуман как учреждение по комплексной реабилитации — медики, психологи, педагоги дополнительного образования, логопеды-дефектологи работают в одной связке — через общение адаптируют детей с ограниченными возможностями к окружающему миру. Ребенок здесь не объект воздействия, а субъект взаимодействия. И это очень важный момент.

В стенах этого по-домашнему уютного и ухоженного дома встречаются не товарищи по несчастью, как это может показаться на первый взгляд, а люди, еще не осознавшие собственных возможностей, не умеющие самостоятельно раскрыть свои способности. И тут имеем в виду не только детей, но и их родителей.

Как заметила педагог-психолог Наталья Егорова Ширинская: «Ребенок — проекция всех родительских проблем, и нельзя помочь маленькому человеку, не разрешив проблем взрослого. Родители больных детей, уже, так сказать, страдают от комплексов. Поэтому, выстраивая индивидуальные программы для каждого ребенка, мы непременно даем советы и родителям. И они, в свою очередь, помогают нам лучше узнать и понять ребенка».

Для родителей у нас каждую субботу проводятся специальные семинары, мы организуем для них вечера отдыха».

В отделении медико-социальной реабилитации есть кабинет лечебной физкультуры с тренажерами от фирмы «Кеттлер», водо- и парафинотопилка, фитобар, кабинеты массажа и физиопроцедур. Помощь предусмотрена по любой патологии — за два месяца, отведенные для пребывания ребенка в центре, мож-



но пройти полный курс лечения. При тяжелых заболеваниях медики рекомендуют повторное пребывание в стационаре.

Ребятишки, как это ни покажется странным, медицинских процедур не боятся. Наталья Юрьевна Кашина, заведующая отделением, раскрывает секрет — все медики центра по призванию еще и педагоги. Ну кому же будет неприятен массаж, если дядя Лена, Леонид Николаевич Шалагин, скажет про Илью Муромца раскрасит, а потом еще и на гармошке сыграет?

Мужчин в центре, к сожалению, не так много, и потому пацаны и дядю Лёну, и фельдшера Алексея Сысоева, и преподавателя дополнительного образования Станислава Ровнова просто обожают.

О Ровнове хочется сказать особо. Если многих специалистов привела сюда своя боль, то Слава, несмотря на юный возраст (он студент экономического факультета УрГУ), настолько проникся болью чужой, что все свободное время проводит в центре, посещает ребятишек дома, занимаясь с ними выжиганием, резьбой по дереву, лепкой, мастерит игрушки.

Он страшно боялся, когда шел к первому подполковнику: сможет ли научить и захочет ли ребенок с чужим дядей общаться. Но все произошло само собой — Саша, воспитывающийся без отца, как привязался к первому дню к Станиславу, так их дружба длится уже несколько лет. Видели бы вы, с какой гордостью показывал Станислав работы своих маленьких друзей: «Вот посмотрите — это первая картинка, выжженная двенадцатилетним Димой, а вот те, что он сделал через несколько занятий. Такой талантливый ребенок — всего несколько уроков — и так красиво выжигает рисунок. А ведь было сначала подойти к столу при всех, все стоял и прятал больную

ручку в рукав. Теперь же, когда все похвалили его, он готов сидеть в нашей мастерской допоздна. Родители придут за ним и ждут, а он оторваться не может».

Если вы услышите в зале бурные аплодисменты и неумертный смех — значит, идет спектакль логопедического театра. Конечно, спектаклем забавное действо пока еще можно назвать с натяжкой, но то, что, играя, ребятишки с нарушениями познавательной и речевой деятельности учатся чувствовать ритм, темп, овладевают пластикой и правильным произношением, — безусловно.

Чтобы не чувствовать себя ущербными, дети с ограниченными возможностями должны общаться со здоровыми сверстниками. Но они не умеют. В этом нет вины ни самих ребятишек, ни их родителей. Наше общество только недавно вообще в открытую заговорило о проблемах инвалидов, так что психологию отношений в центре начинают обучать с нуля. А вернее, не столько учить, сколько устраивать совместные со здоровыми детьми праздники.

Как сказала заместитель директора Людмила Николаевна Калиберда, сегодня центр располагает базой данных обо всех больных детях района, имеет социальный портрет семей, в которых они воспитываются. Кроме стационарного обслуживания, специалисты оказывают те же виды помощи и на дому. Каждые два месяца здесь будут проходить реабилитационные 55 детей и 25 — обслуживаемых на дому.

Центр реабилитации «Любена» за короткий срок стал и для детей, и для родителей тем спасительным маяком, огонь которого будет светить им долгие годы.

Маргарита ЛИТВИНЕНКО.
НА СНИМКЕ Вверху: лечение аппаратом «Горный воздух».
Фото Владимира СТЕПАНОВА.

Спорт

■ СЛОВО ПЕРЕД СТАРТОМ

Разные
у наших земляков
только задачи

Сегодня матчами 1/512 финала Кубка России команды нашей области открывают футбольный сезон-99. В 17 часов по свистку омского арбитра В.Мысыкина на стадионе «Уралмаш» начнется встреча хозяев с челябинским «Зенитом», а «Уралец» в это же время вступит в борьбу за почетный приз в Перми с местным «Динамо». Победители этих пар встретятся между собой на следующей стадии розыгрыша.

Однако главные помыслы наших земляков, безусловно, связаны с чемпионатом России, который стартует 2 мая. А сегодня будет вполне уместно подвести итоги подготовительного периода.

ПОМОЛОДЕШЬИ
«УРАЛМАШ»

В силу скромных финансовых возможностей клуба работа по укреплению состава опытных футболистами «со стороны» и возвращению домой собственных воспитанников принесла минимальный эффект. На сегодняшний день неизвестно даже, будут ли выступать в команде находящиеся сейчас в Екатеринбурге В.Бахарева (играл последнее время за одесский «Черномор») и Ю.Евдокимов (за смоленский «Кристалл»). По поводу первого руководства «Черноморца» никак не может определиться с трансферной ценой (хотя ПФЛ Украины и признала его свободным агентом), а судьбу второго предстоит определить тренерскому совету клуба. А вот Н.Ткаченко, приглашающегося из Минеральных Вод, в «Уралмаше» уже точно не будет. Давняя травма привела его на обследование в ЦИТО, специалисты которого не исключают хирургического вмешательства.

И потому при комплектовании команды пришлось ограничиться, главным образом, резервистами из второй команды. В заявку «Уралмаша-99» их включено сразу шесть.

Один сбор на юге — это всегда очень мало, — говорит главный тренер Николай Агафонов. — За весь подготовительный период на «земле» мы сыграли всего шесть матчей! Основная проблема — реализация голевых моментов. И претензии у меня имеются не только к нападающим, но и к крайним хавбекам, которые из выгодных положений не могут отдать точный пас. Функционально молодежь подготовилась неплохо, но опыта ей придется добывать в ходе сезона, а это чревато потерей очков.

Несмотря на множество проблем, устроил нас только первое место. Хотя, разумеется, трудно предположить, смогут ли вчерашние юниоры стать лидерами сегодня. Но в каждом матче мы будем нацеливать ребят на победу.

Приложу все силы, — ответил Ванин.

...Утром 23 сентября 1992 года, в день решающего забега на 20 километров, Ванину выдали спешка — дополнительную порцию овсяной каши. И Феофанович показывает доселе еще невиданный результат: 1 час 3 минуты 51 секунда. Это был третий мировой рекорд в легкой атлетике, установленный нашим спортсменом.

Один из очевидцев этого события, заслуженный мастер спорта, выдающийся конькобежец, велосипедист, спортивный обозреватель Платон Ипполитов, сообщив в своем репортаже: «Мускулы и сердце спортсмена пикируют на цель. В спортивной ярости отбьются от мирового рекорда 9,2 секунды». А вот что написал заслуженный мастер спорта Борис Аркадьев: «Перед нами яркий подвиг спортсмена, который, если измерить и понять его истинную цену, сродни боевым подвигам, разжим врага».

Этот успех был высоко оценен. Ванину присвоили звание заслуженного мастера спорта. Получил он и денежную премию, которую передал в Фонд помощи ветеранам войны.

«Уралец» — снова «ЦЕХ» НТМК

Значительные изменения произошли и в составе «Уралца», куда возвратились ранее выступавшие за него достаточно квалифицированные футболисты. Тренеры тагильчан даже вынуж-

дены были ряд игроков перевести в «Огнеупорщик», которому предстоит ныне дебют в первенстве области.

Перемены к лучшему у «Уралца» стали возможны благодаря вниманию НТМК, после долгого перерыва повернувшегося лицом к своему футболу «Цеху». К слову, при непосредственной поддержке председателя клуба тагильчан впервые за четыре последних года получили возможность выехать на сбор в южные края. И, доверившись до сочинской трассы, они чуть ли не каждый день проводили контрольные матчи. Однако наставник «Уралца» Лев Кушаков не считает, что перенаргузил своих подопечных: «Любая игра дает несравнимо больше пользы самой насыщенной тренировки. Думаю, готовность команды нынешне в физическом плане на порядок выше. Вот только из-за серьезной травмы (разрыв задней поверхности бедра) почти на весь первый круг выбыл А.Черкасов».

В преддверии чемпионата меня бы устроило шестое-седьмое место. Но добиться этого результата будет весьма непросто, учитывая, что уровень мастерства всех команд нашей зоны, по сравнению с прошлым годом, заметно возрос.

Состав команды: вратари — А.Майданов (1969), А.Пешков (1979), Д.Цепин (1975); защитники — И.Гаренских (1965), С.Свилов (1973), А.Миронов (1972), Д.Пешаков (1977), А.Тяжельников (1971), Е.Федотов (1970), Н.Цетков (1964); полузащитники — В.Беркман (1977), Ю.Ветлугов (1967), С.Дроздалкин (1967), Р.Зорин (1979), А.Морозов (1968), С.Пивоваркин (1978), В.Пьянков (1974); нападающие — О.Вепер (1975), Е.Карпенко (1975), М.Ковалев (1972), А.Черкасов (1978).

Президент клуба — В.Подлас, главный тренер — Л.Кушаков, тренер — В.Глушников.

СТАТИСТИКА
ЗНАЕТ ВСЁ

В заключение приведем еще несколько любопытных цифр. В подготовительный период тагильчане, сыграв 23 матча, одержали 12 побед, 7 встреч завершили ничью и потерпели 4 поражения. Забили 43 мяча, пропустили 22. Лучшим бомбардиром межсезонья с 9 мячами стал М.Ковалев, а все го достигли пяти ударов 12 футболистов.

У «Уралмаша» эти показатели (без учета двусторонних игр) выглядят так: 13 матчей, 5 побед, 4 ничьих, 4 поражения. Разность мячей 16-7. Во взятии ворот соперников принимали участие 9 игроков, из которых наиболее преуспел А.Алексеев — 6 голов.

Подготовили
Алексей КУРОШ,
Юрий ШУМОВ.

■ ДЕТСКИЙ МИР

Здравствуйте,
мой Пушкин!

Областной фестиваль «Встреча с Пушкиным» стартовал год назад, когда Свердловская детская библиотека для детей и юношества, единственная в России, получила грант Президента России, предназначенный на развитие культуры.

Пушкинский фестиваль обнаружил юные дарования в самых дальних уголках области. На заключительный праздник пригласили около 150 ребят из 16 населенных пунктов области, представивших наиболее интересные работы.

Правда, гостей собралось чуть не в два раза больше, чем планировалось. Юные поэты, артисты, художники привезли с собой друзей, родителей, бабушек. Так что в Екатеринбурге дом актера, как говорится, яблоку негде было упасть.

Такое многолюдие возмущало было организаторов фестиваля, что у великого поэта столько почитателей и друзей. И торжество пошло своим чередом с неслыханными для детей инсценировками, романсами.

На выставке «Художники-пушкинцы» были представлены разнообразные поделки, рисунки. Прекрасные, почти профессиональные работы. Например, три девочки и шаманская царьца, сделанные в кружке мажор и игрушки и театральные книги «Поскитки» из Верхнего Тагила. Или керамическая композиция «У Лукоморья», подготовленная ребятами из Первоуральска.

Наша дети много могут и умеют! Нужно лишь увлечь их творчеством, помочь и вовремя похвалить.

Светлана СЕРОВА.

■ ФОН КУЛЬТУРЫ

Музам
в Новоуральске уютно

Настоящим праздником музыки и поэзии стал в Новоуральске отборочный тур самодеятельных артистов для участия в праздничном концерте, посвященном 50-летию Уральского электрохимического комбината.

Зрителей и жюри приятно порадовали и покорили выступления представителей поэтических клубов «Грани» и «Сонет», бардов и композиторов.

Песни самодеятельных композиторов Андрея Береснева, Виталия Аверьянова, Владимира Зарянского были признаны лучшими и удостоены права прозвучать в предстоящем концерте. Удачные аранжировки с профессиональным набором гармонических и полифонических средств, а также прекрасными исполнителями В.Овчаровым и камерным хором Дома культуры во многом способствовали успеху авторов.

Блеснули своим поэтическим талантом Эмилия Черепенина,

Валерий ХЛЫЗОВ.

■ ЛЮДИ И СУДЬБЫ

Доппаяк из овсянки
и мировой рекорд

Кто сказал, что зависть — низменное чувство? Ведь она бывает черная и белая. Так вот, белой, благородной завистью еще в юношеские годы «заболел» Феофанович Ванин, худощавый, всего 152 сантиметра ростом паренек, глядя, как силачи его кубанской станицы, где он родился 85 лет назад, играючи расправлялись с двухпудовыми гириями. Сам же он о занятиях спортом даже и не мечтал.

И так получилось, что свой первый в жизни рекорд Феофанович Ванин установил не на беговой дорожке, а на строительстве Первоуральского новотрубного завода, где он работал в бригаде штукатура. В его «книге удачлики» за 1935 год записано: «Норма выполнена на 888%». Через год — новая запись: «1204 процента». Опыт бригады, которую возглавлял в то время Ванин, стал достоянием многих строек страны.

Беру на себя смелость и ответственность утверждать, что в довоенном Свердловске не было среди легкотелов более популярной личности, чем этот спортсмен, приходивший на тренировки и соревнования в военной форме с эмблемами связиста в петлицах. А майка, трусы и шиповки сопровождали Феофана в маленьком фибровом чемоданчике.

Начало спортивной карьеры для Феофана ЦСК МО по легкой атлетике, заслуженного тренера и шаманская царьца, сделанные в кружке мажор и игрушки и театральные книги «Поскитки» из Верхнего Тагила. Или керамическая композиция «У Лукоморья», подготовленная ребятами из Первоуральска.

Наша дети много могут и умеют! Нужно лишь увлечь их творчеством, помочь и вовремя похвалить.

И так получилось, что свой первый в жизни рекорд Феофанович Ванин установил не на беговой дорожке, а на строительстве Первоуральского новотрубного завода, где он работал в бригаде штукатура. В его «книге удачлики» за 1935 год записано: «Норма выполнена на 888%». Через год — новая запись: «1204 процента». Опыт бригады, которую возглавлял в то время Ванин, стал достоянием многих строек страны.

Беру на себя смелость и ответственность утверждать, что в довоенном Свердловске не было среди легкотелов более популярной личности, чем этот спортсмен, приходивший на тренировки и соревнования в военной форме с эмблемами связиста в петлицах. А майка, трусы и шиповки сопровождали Феофана в маленьком фибровом чемоданчике.

Начало спортивной карьеры для Феофана ЦСК МО по легкой атлетике, заслуженного тренера и шаманская царьца, сделанные в кружке мажор и игрушки и театральные книги «Поскитки» из Верхнего Тагила. Или керамическая композиция «У Лукоморья», подготовленная ребятами из Первоуральска.

Наша дети много могут и умеют! Нужно лишь увлечь их творчеством, помочь и вовремя похвалить.

менского и Моисея Ивановича с лучшим временем сезона — 31 минута 17 секунд. Победителем была вручена алая майка и лента чемпиона СССР. Через два дня Ванин выигрывает часовую бег с новым рекордом страны — 18 километров 347 метров. Это был уже результат международного класса.

Спор с братьями Знаменскими был продолжен и в 1941 году. В упорной борьбе с ними Ванин стал победителем комсомольско-профсоюзного кросса. А их последняя встреча состоялась 22 июня на показательных выступлениях под девизом «Мастера спорта — детям».

С первых месяцев Великой Отечественной техники-интендант II ранга Ванин обучает молодых солдат искусству штыкового боя, проводит с ними занятия по физической подготовке. Сохранилось свидетельство одного из его учеников той поры: «Два месяца, июль и август 1941 года, я был на этих курсах... Феофанович Ванин, знаменитый бегун на длинные дистанции, в совершенстве владел и винтовкой. Мы только ахали, когда он показывал нам свое искусство».

Суровая осень сорок второго. Весь мир, затаяв дыхание, следил за гигантской битвой, битвой, от исхода которой во многом зависел и исход Великой Отечественной.

Товарищ полковник, разрешите обратиться, — произнес Ванин и протянул политработнику листок бумаги — рапорт с просьбой направить его на фронт.

—Который по счету? — неожиданно спросил полковник.

—Восьмой, — оторопело произнес Ванин.

—И последний, товарищ лейтенант, — твердо ответил полковник и вдруг буквально оговорился офицеру вопросом:

—Слушай, Феофанович Карпович, тебе фамилия Хуана Цабалы о чем-то говорит?

—Еще бы, — неожиданно для себя по-шутски сказал Феофанович.

...В 30-е годы на стадионах мира гремело имя талантливого марафонца из Аргентины Хуана Цабалы. На X Олимпийских играх в Лос-Анджелесе этот «малыш» завоевал золотую медаль в марафоне, а через четыре года отобрал рекорд у прославленного финского стайера Пааво Нурми, преодолев 20 тысяч метров за 1 час 4 минуты и 2 секунды. Шесть лет этот результат стоял неизменно, как скала.

—Так вот, — продолжал полковник, — твой фронт на беговой дорожке. Постарайся побить

Игорь СЕМЕНЧИК,
инвалид Великой
Отечественной войны.

1 июня 1999 года в 10⁰⁰

ОАО «Сти-ВЭС» по поручению
Управления федеральной службы налоговой
полиции по Свердловской области
продоводит **ПУБЛИЧНЫЕ ТОРГИ**
по продаже арестованного имущества ЗАО «Трест «Свердловскпротмост»

Объекты недвижимости(4) в г.Екатеринбурге, ул.Корепина, 56

Информация об объекте и условиях участия в торгах по телефону: (3432) 65-91-91

ПРОДАЕМ МЯСО ОПТОМ.
ТЕЛ.: (8-3522) 44-10-79.

4 июня 1999 года открытое акционерное общество

«Невянский цементник» проводит годовое общее собрание акционеров с повесткой:

- 1.Утверждение регламента собрания, в т.ч. выборы счетной комиссии.
- 2.Отчет о финансово-хозяйственной деятельности ЗАО «Невянский цементник» за 1998 год и перспективы развития предприятия в 1999 году.
- 3.Утверждение баланса общества, счетов прибылей и убытков по состоянию на 01.01.99 г.
- 4.Утверждение актов ревизионной комиссии и аудита по результатам проверки финансово-хозяйственной деятельности.
- 5.Выборы Совета директоров Общества.
- 6.Утверждение аудита.
- 7.Внесение изменений и дополнений в Устав ОАО «НЦ».

Собрание акционеров проводится в зале заседаний управления ОАО «Невянский цементник» по адресу: Свердловская обл., Невьянский район, пос.Цементный. Начало собрания в 10 часов. Регистрация акционеров с 9 часов.

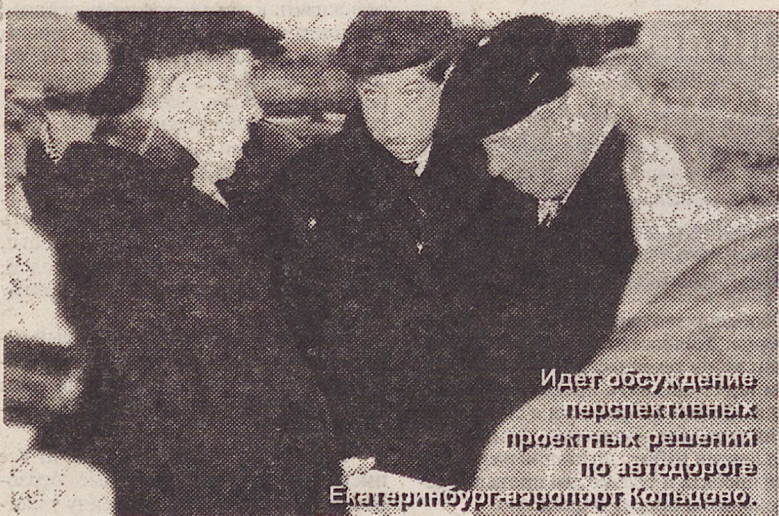
Совет директоров ОАО «Невянский цементник».

Дороги Среднего Урала

“Областная газета” * 28 апреля * 1999 год



Совместный спецвыпуск “Областной газеты” и Свердловского областного государственного учреждения “Управление автомобильных дорог”



Идет обсуждение перспективных проектных решений по автодороге Екатеринбург-аэропорт Кольцово.

- Вы довольно часто бываете на строящейся автодороге Екатеринбург-аэропорт Кольцово. Почему этому объекту уделяется столько внимания с вашей стороны?

- Во-первых, я инициатор ускорения этого строительства, поэтому считаю себя ответственным за то, чтобы строительство было закончено в намеченные сроки и качество работ было на уровне мировых требований. Я считаю, что аэропорт Кольцово в недалеком будущем станет для жителей Свердловской области и окружающих регионов своеобразным “окном в Европу”. Да и не только в Европу, а и в Азию, и на Ближний Восток. Поэтому роль и значение этой автодороги будут возрастать с каждым годом. Вложенные средства с лихвой окупятся в виде высокой отдачи в других сферах: экономической, социальной и даже политической.

Идея строительства автодороги Екатеринбург-аэропорт Кольцово обсуждалась еще в 1969 году, и такой вариант разгрузки городского распределительного кольца от автотранспорта предусмотрен в генеральном плане застройки Свердловска, который утвержден Советом Министров РСФСР в 1972 году. Кстати, строить начали в 1990 году и на 1 января 1997 года выполнили строительно-монтажные работы (в ценах 1991 года) на 19,5 млн. рублей, а после моего вмешательства в процесс строительства за два последующих года было выполнено работ в два раза больше, чем за весь предыдущий период. Теперь есть реальная надежда в ближайшем будущем открыть движение не по одной половине трассы, а по обеим.

Одним из предназначений автодороги была “разгрузка” улиц Белинского, Щербакова, Пархоменко, Димитрова. Ранее подъезд к аэропорту Кольцово осуществлялся по двум направлениям: а/д Екатеринбург-Тюмень и “старому Сибирскому тракту”, частично проходящему по застроенной территории. Оба подъезда имели неудовлетворительные показатели профиля и плана, малые радиусы кривых в углах поворота, ограниченную видимость. И это при большой интенсивности движения. Например, к 1995 году она превысила 13 тысяч автомобилей в сутки (в среднем), а к 2015 году на подъездах к аэропорту Кольцово ожидается интенсивность в 29,5 тысячи автомобилей в сутки, причем пассажирские перевозки должны составить почти 90% от общего объема перевозок. Специалисты утвер-

ждают, что старые подъезды не удовлетворяли требованиям безопасности дорожного движения, а новый должен решить проблему высокой аварийности: хорошая освещенность, одностороннее многополосное движение, отсутствие поперечных пересечений в одном уровне - все это позволит избежать многих известных автомобилистам проблем. Главное - не будет заторов и долгих простоев на железнодорожных переездах. Кроме всего прочего, проектом предусмотрена рекультивация земель, посадка трав и зеленых насаждений, учтены даже интересы рыболовов и многое другое.

Для тех, кто не живет в Екатеринбурге, тоже есть огромная польза от появления этой трассы: не так уж редко приходится им бывать в аэропорту Кольцово, да и проезжать мимо него в Екатеринбург - тоже. Будет, наконец-то, решена проблема грузовых и пассажирских перевозок, связанных с деятельностью самого аэропорта и поселка Кольцово. Жители Химмаша, получающие возможность очень быстро добраться до центра Екатеринбурга и аэропорта, наверняка будут довольны окончательным вводом в строй автодороги Птицефабрика-Химмаш. Построив все из задуманного, удастся реализовать внешние связи города Екатеринбурга и всей области через строящуюся кольцевую дорогу с другими регионами России в Челябинском, нижнетагильском, тюменском и пермском направлениях.

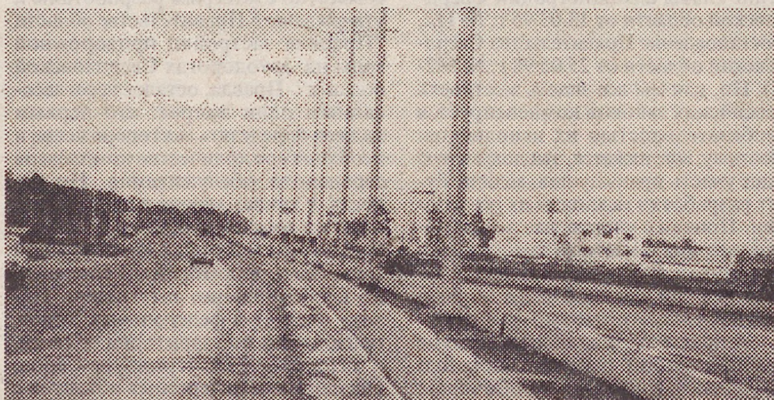
А теперь о международном престиже. Если аэропорт Кольцово будет удовлетворять современным международным требованиям, то иностранные бизнесмены начнут чаще бывать в Екатеринбурге и Свердловской области, откроют у нас свои представительства и начнут вкладывать свои деньги в производственную сферу. А это - новые рабочие места, дополнительные доходы в бюджеты разного уровня. Если, вернувшись домой, наши деловые партнеры расскажут другим, как удобно работать в нашей области, как легко до нас добраться, то деловые контакты будут расширяться.

Надо учесть и то, что автодорога Екатеринбург-аэропорт Кольцово будет самой современной автотрассой, а у наших дорожников и мостостроителей появится опыт строительства таких сложных инженерных сооружений. Я глубоко убежден, что тот, кто смог сделать красоту являю однажды, сможет повторить сделанное и, главное, будет этого хотеть. А это значит, что ка-

Эдгар РОССЕЛ:

“Сделаю все, чтобы дорожная отрасль развивалась, а дороги стали лучше”

(На вопросы отвечает губернатор Свердловской области)



чество работ и на других дорогах области станет выше. Вот почему я так внимательно слежу за ходом строительства.

- Вы - шахтостроитель, но все же строитель, и к тому же - страстный автолюбитель. Как оцениваете работу дорожников области и наши дороги?

- Начну с дорог. Если бы я считал, что дороги в области находятся в прекрасном состоянии, то не уделял бы столько времени рассмотрению дорожных проблем. Мне приходилось даже лично вмешиваться и помогать в трудных ситуациях, связанных с поставками из других регионов России. Например, по поставкам битума из Башкирии.

Работу дорожников оцениваю в целом положительно, хотя и не все работают на совесть. Несмотря на объективные трудности, областная программа дорожных работ выполняется. Управление автомобильных дорог возглавляет очень энергичный и обязательный человек - Владимир Владимирович Плишкин. Качество работ постепенно улучшается. Даже в эту снежную зиму не было случаев перекрытия движения на областных дорогах общего пользования. Хотя я знаю, что были трудности с обеспечением ГСМ, постоянно не хватало и не хватает сегодня “живых” денег... Есть и другие проблемы. Тем не менее сработали дорожники неплохо. Да и к паводку подготовились достаточно хорошо.

Хотелось бы, конечно, иметь в области дороги европейского уровня. Пока, к сожалению, мы далеки от этого идеала. Но работа ведется, и если будем целенаправленно и много трудиться, то цель будет достигнута. Я в этом уверен и следаю все, что от меня, как губернатора, зависит, чтобы дорожная отрасль развивалась, а дороги стали лучше.

- Как вы относитесь к идее использования “дорожных” денег на иные цели?

Откровенный разговор

побывал и на таких, на которых положение можно поправить, если руководители перестанут паниковать и бесконечно “плакаться”, а серьезно, засучив рукава и напрягая интеллект, начнут работать.

Самым же важным было общение с людьми. Разными и по возрасту, и по социальному положению, и по политическим взглядам. Такие встречи и откровенные разговоры для меня важны еще и потому, что позволяют лично развеять некоторые мифы обо мне, неустанно кем-то сочиняемые и широко тиражирующиеся в письменной и электронной форме. Я не жалею, что принял решение объехать всю область. Наоборот, такие посещения муниципальных образований хочу сделать регулярными. То же самое будет рекомендовано сделать и правительству области.

Надо иметь в виду, что по результатам каждой поездки министерствам и ведомствам даются конкретные задания. Контроль двусторонний: со стороны председателя областного правительства Алексея Петровича Воробьева и с моей стороны. Эту работу мы никому не передоверим. В каждом задании обозначены сроки исполнения и конкретные исполнители. Так что “безымянных героев” не будет. Каждому воздастся по заслугам.

- Как вы отнеслись к присоединению Югославии к союзу России и Белоруссии?

- Я считаю это нереальным. У нас даже общих границ нет. Союз с Белоруссией и то складывается непросто. До реального объединения пройдет немало времени, потребуется, как минимум, несколько лет для согласования тысяч существующих разногласий. Считаю, что проблемы Косово и Югославии нужно решать мирным путем. Я против военного вмешательства со стороны России, даже если НАТО введет в Югославию свои войска. Я не хочу гибели российских парней, не желаю появления новых сирот и вдов.

- Как вы относитесь к неэтичным выпадам в ваш адрес со стороны потенциальных претендентов на пост губернатора Свердловской области, например, к выступлению Жириновского?

- Пусть сказанное им останется на его совести. На юбилее Аллы Борисовны Пугачевой он несколько раз подходил ко мне, пытался поговорить, спрашивал, есть ли основа для предметного разговора. Я от деловых разговоров никогда не отказываюсь. Лишь бы польза для области была от этих встреч. Пустых разговоров не люблю. И так всегда времени в обрез.

- В мае два праздника: Первомай и День Победы. Что пожелаете землякам?

- К празднику весны и труда пожелаю женщинам всегда быть красивыми, чтобы они любили и были любимыми, чтобы в семьях были лад, уют и достаток. Желаю всем интересной, хорошо и своевременно оплачиваемой работы. Понимаю, что в реальной жизни все далеко не так, но я хочу, чтобы так стало.

К празднику Победы могу пожелать только одно - мирного неба над головой. Не нужна нам война. Никакая. И так жить трудно. Да и калек без войны хватает.

Желаю всем счастья. Всем, без исключения. Даже тем, кто сочиняет небылицы про меня.

Интервью подготовил Сергей ИБРАГИМОВ.

До эпохи строительства в нашей стране "развитого капитализма" размещение придорожного сервиса регламентировалось целым рядом нормативных документов, но (в соответствии с ценностями того периода) за глобализмом строительства забывался тот элемент, для которого все это строилось, - водители и пассажиры. Поэтому объекты придорожного сервиса повсеместно (с целью удешевления строительства) успешно исключались из проектов и, соответственно, из планов строительства. Частный же предприниматель чаще всего проявлял интерес к данной сфере на уровне бабулек, стоящих в хорошую погоду с ведрами вдоль дорог и реализующих урожай со своих огородов или дары леса.

Из-за стабильного ухудшения экономической ситуации (в последние несколько лет) все большее число жителей прилегающих к автодорогам населенных пунктов оставалось без работы. Начался активный поиск других источников материального обеспечения, и первым же местом приложения сил оказалась автомобильная дорога, так как она оказалась наиболее близко расположенным к месту жительства источником получения доходов. Причем, характерная закономерность: чем крупнее в населенном пункте было ныне бездействующее предприятие, тем интенсивнее шло (и идет сегодня) освоение прилегающего участка дороги. Наглядный тому пример - автодорога Пермь - Екатеринбург в районе поселка Бисерть.

Естественно, что наиболее быстро пошло освоение придорожной полосы федеральных дорог с высокой интенсивностью транспортного потока.

Муниципальные образования, по территории которых проходят эти дороги, начали оформлять отвод земельных участков в придорожной зоне без согласования со структурами, отвечающими за нормальное функционирование этих объектов (раньше - с ГСО ПРСП "Свердловскавтодор", сейчас - с нашим Управлением).

В результате этого благое для всех заинтересованных сторон дело (для муниципальных образований это дополнительный источник пополнения бюджета и сокращения числа безработных; для водителей и пассажиров - возможность получения комплекса сервисных услуг на дороге; для населения - средство выживания) превратилось в форменный бардак, "крайним" в котором оказались дорожники, отвечающие за безопасность движения на автодорогах. Так что, если, проезжая по автодорогам, вы увидите на обочине вагончик (сарай из досок, мангал под навесом), знайте - это либо результат действий органов местного самоуправления, либо вообще никем не санкционированное сооружение.

Серьезной проблемой стал вопрос застройки придорожной полосы автодорог, проходящих через населенные пункты. С одной стороны, объект находится на балансе Управления автомобильных дорог и должен соответствовать нормативным актам для автодорог общего пользования, с другой стороны, дорога находится в населенном пункте и, соответственно, ее застройка должна регулироваться проектом детальной планировки, разработанным для данного населенного пункта. Управление автомобильных дорог, в рассматриваемом случае, уже пошло на компромисс - выдает согласование на застройку при условии, что объект укладывается в концепцию проекта детальной планировки, и имеются мероприятия по обеспечению безопасности движения. К сожалению, администрация населенных пунктов, стремящиеся любыми способами пополнить местный бюджет (и это понятно), выдают разрешения на застройку придорожной зоны объектами, не соответствующими нормам и правилам не только безопасности движения, но и нормам архитектурного и градостроительного законодательства. Именно в таких местах происходит максимальное количество ДТП (п. Беляковский, г. Невьянск и др.). Совершенно безобразный, с эстетической точки зрения, комплекс расположен у поста ГИБДД, на въезде в город со стороны Тюмени. Чем

руководствовались работники Главархитектуры, когда выдавали разрешение на строительство, непонятно.

Еще одна головная боль дорожников - торговля на обочине. Это явление - не только ухудшение транспортно-эксплуатационных качеств автодороги за счет сужения проезжей части из-за постоянных остановок автомобилей рядом с местом торговли, это - серьезная опасность для самих торгующих (скорбный пример - недавнее ДТП со смертельным исходом на выезде из Екатеринбурга в сторону Тюмени, когда потерявший управление грузовик сбил торговашку на обочине женщину). Разрешение на такой вид деятельности выдают администрации районов Екатеринбурга.

Выход новых нормативно-правовых актов о придорожных полосах (Указ Президента РФ № 727 от

оказать структуры Госархстройнадзора, обладающей всеми полномочиями по предотвращению и ликвидации незаконного строительства. К сожалению, наше обращение в Госархстройнадзор осталось гласом вопиющего в пустыне. Эта организация не занимается временными сооружениями, в категорию которых попадает большая часть сооружений, построенных в нарушение действующих норм и правил, но, как известно, нет ничего более постоянного, чем временные постройки.

В свое время Управлением автомобильных дорог было принято решение об упорядочении придорожной инфраструктуры для того, чтобы сделать процесс отвода земли управляемым. Был разработан порядок согласований на размещение сооружений сервиса. Этот документ был ра-

обеспечивающие безопасность движения на автодороге, участником которого Вы становитесь (открыв на дороге предприятие по оказанию услуг) автоматически. Причем, эти мероприятия необходимо выполнить до ввода Вашего объекта в эксплуатацию. То есть, до начала строительства необходимо составить бизнес-план.

Совет второй. Чтобы не тратить напрасно средства на согласование выбранного Вами участка в различных заинтересованных в Ваших деньгах инстанциях, приходите сначала в областное Управление автомобильных дорог, и мы, руководствуясь в своей деятельности не принципом "защоту и не дам", а только нормами, основанными на законах физики и математики, совершенно бесплатно расскажем Вам о возможности реализации Вашего проекта.

Совет третий. Объединяйтесь!



Придорожная полоса - взгляд с одной стороны

Кто должен определять "лицо" дороги, как сделать придорожный сервис действительно доступным и высококлассным, а просто по автодорогам - безопасным? Как навести порядок в этих, очень непростых, дорожных реалиях? Своим видением путей решения этих проблем делится начальник технического отдела областного Управления автомобильных дорог Сергей Николаевич ОСЕНКОВ.

27.06.98 г., Постановление Правительства РФ № 1420 от 01.12.98 г.), лично я принял с изрядной долей скептицизма, потому что такие правовые документы существовали всегда, как на уровне всей Руси (Постановления Совета Министров РСФСР от 03.02.66 и 30.06.83 г. № 328), так и на уровне нашей области (Постановление главы администрации Свердловской области от 13.03.95 г. № 112, Постановление Правительства Свердловской области от 25.05.98 г. № 542-п.). Но, как мы все знаем, жесткость российских законов компенсируется необязательностью их исполнения. Поэтому, мне кажется, эти документы ждют участь предыдущих, если не будет разработан механизм их реализации. Причем с учетом уже действующих законов о местном самоуправлении, земле и других нормативных документов, в той или иной части затрагивающих рассматриваемую проблему.

А пока в этом правовом вакууме администрации районов спокойно разрешают торговлю на обочинах: пилотматериалами на федеральной автодороге Челябинск-Екатеринбург (администрация Чкаловского района Екатеринбурга), сахаром и какао-продуктами на федеральной автодороге Екатеринбург-Тюмень (администрация Кировского района Екатеринбурга и Беляевского района), арбузами и дынями в летне-осенний период - повсеместно. Появилась даже "выставка достижений народного хозяйства" на пересечении двух федеральных дорог в Беляевском районе.

К сожалению, до настоящего времени нет структур, облеченных всей полнотой власти на автодорогах, как это существует на железной дороге.

Применять штрафные санкции к владельцам сараев или продавцам на обочине невозможно в силу отсутствия правовых документов, да и нецелесообразно, так как у них, в основном, есть разрешительные документы, выданные местной администрацией. А вот применить эти санкции к чиновникам администраций, которые в силу своих должностных инструкций обязаны соблюдать закон, вполне возможно.

Самое удивительное, никаких особых условий или дополнительных нормативных актов для работы новых Указов и Постановлений не требуется. Необходимо только дать юридическую возможность дорожным службам или ГИБДД применять штрафные санкции к торгующим на обочине как к нарушителям безопасности дорожного движения с конфискацией товара и реализацией его через общую торговую сеть (определенный процент от реализации этих товаров можно направлять на развитие самой службы ГИБДД и на проведение дорожных работ, повышающих безопасность движения).

В части пресечения несанкционированного строительства, несомненно, помощь дорожникам могли бы

зослан во все причастные к обсуждаемой проблеме инстанции районного уровня (комитеты по земельным ресурсам, отделы архитектуры, администрации), а также в областной комитет по архитектуре и градостроительству, с которым существует полное взаимопонимание по вопросу наведения порядка в придорожной полосе и совместно с которым разработаны и утверждены в Правительстве области "Правила застройки придорожной зоны на автодорогах Свердловской области". Правда, остался несогласованным один вопрос: кто первым должен определять местоположение и необходимое количество комплексов сервисного обслуживания. Но ясно, я думаю, можно и необходимо внести в ходе совместной разработки программы застройки придорожной зоны, создание которой мы совершенно необоснованно затягиваем. Начать следует с федеральных дорог, проходящих по территории области, и автодороги Екатеринбург-Серов, как наиболее интересных объектов с точки зрения вложения финансовых средств. В 1996 году по заказу ГСО ПРСП "Свердловскавтодор" Проектной конторой совместно с институтом Гиправтотранс была разработана программа застройки дорог области автозаправочными станциями. К сожалению, этот документ имел скорее декларативный, чем практический характер. Он содержал в себе отголоски предшествующего периода (в смысле отношения к этим придорожным сооружениям) и делался с учетом нормативных документов, определяющих их технические характеристики, но без учета существующей ситуации.

Поэтому в новой программе перспективной застройки придорожной полосы должны учитываться и технические нормы, и существующая экономическая ситуация, и сложившаяся инфраструктура автосервиса, и количество инвесторов, желающих принять участие в решении этой задачи. С разработкой этой программы, я надеюсь, что в недалеком будущем, при непосредственном участии жителей области, мы обустроим наши дороги комплексами сервисного обслуживания, не уступающими по своим качественным характеристикам и архитектурной выразительности западным образцам.

А до выхода целевой программы хотелось бы дать несколько советов для потенциальных застройщиков придорожной зоны.

Совет первый. Перед походом в администрацию своего муниципального образования за отводом земельного участка, посчитайте, хватит ли Ваших финансовых ресурсов для реализации этой задачи в целом. Потому что кроме затрат на строительство и обустройство Вашего домика (под кафе, магазин, автомастерскую, контейнерную, АЗС и т. п.), существуют серьезные затраты на мероприятия,

особенно это касается мелких инвесторов. Девяносто процентов получивших наши технические условия исчезли навсегда; пять процентов не пошли дальше разработки и согласования генплана площадки; три процента довели работу до стадии разработки проекта и только два процента реализовали проект полностью.

В этой связи, доведу до сведения инвесторов, что срок действия полученных технических условий только один год. Если в течение этого срока работа не доведена до стадии утверждения рабочего проекта для строительства, технические условия теряют силу, а отведенная под застройку площадка считается свободной. Мы не имеем права "консервировать" площадки, пригодные для размещения служб сервиса с целью превращения их в предмет торговли (прецеденты уже есть).

Так как я постоянно и непосредственно общаюсь с застройщиками, то знаю, каким санкциям со стороны различных надзирающих инстанций они подвергаются. Большую часть из них застройщики спровоцировали сами. Реализовав проект в соответствии со всеми нормативными документами, сдав объект по акту госкомиссии, можно сразу отсечь львиную долю претензий. Дальнейшее зависит только от того, как правильно будет эксплуатироваться объект. Конечно, найти причины и придраться можно всегда: не ошибается только тот, кто ничего не делает, но все же...

Кроме того, при объединении усилий затраты окажутся несоизмеримо меньше, чем тащить весь воз одному.

Совет четвертый. Наиболее рациональным будет размещение комплексов сервисного обслуживания на прилегающих к магистралям дорогах. Как правило, если это съезды к населенным пунктам, то они уже оборудованы сооружениями, обеспечивающими безопасность движения на магистральной автодороге (переходно-скоростные полосы, знаки, отражатели и т. д.). Затраты на подобные мероприятия на второстепенной дороге значительно меньше.

Совет пятый. Хотелось бы предупредить тех, кто построил свои здания в нарушение действующего законодательства. С утверждением программы будет проведено повторное обследование всех придорожных построек. То, что можно сохранить, останется, а то, что не соответствует архитектурному облику дороги, противоречит безопасности движения и не имеет право устанавливаться документам, будет ликвидировано. Поэтому, учтите советы - первый и второй.

Законодательные акты для этой процедуры, несомненно, будут найдены, а помощь в этом деле, надеюсь, окажут Комитет по архитектуре и градостроительству Правительства Свердловской области и правоохранительные органы.

Совет шестой. Терминологический. Уточним, что подразумевается под словосочетанием "автомобильный сервис" на дорогах. Автомобильный сервис - это комплекс зданий и сооружений для обслуживания участников движения в пути следования (мотели, кемпинги, площадки отдыха, площадки для кратковременной остановки автомобилей, пункты питания, пункты торговли, автозаправочные станции (АЗС), дорожные станции технического обслуживания (СТО), пункты мойки автомобилей на въездах в город, устройства для технического осмотра автомобилей, устройства аварийно-вызывной связи).

Все остальные торговые комплексы (пиломатериалами, садовым инвентарем, оптовой торговли продуктами питания и товарами народного потребления, бахчевыми культурами и т. д.) несомненно, необходимые в повседневной жизни, к автодорожному сервису отношения не имеют. Так что просим граждан, занимающихся этим бизнесом, в Управление автомобильных дорог не обращаться, разрешение на строительство в придорожной полосе складов, магазинов и т. д. выдано не будет.

Если мои советы будут восприняты как руководство к действию, то все, кто желает начать или продолжить свой бизнес у автомобильной дороги, будут защищены тем правовым полем, которое распространяется на эту сферу деятельности.

Есть еще один аспект, который необходимо затронуть в рамках этой статьи. Это вопрос экономической выгоды развития сервиса на автодороге для дорожников.

При реализации этой задачи все имеют выгоду: муниципальные образования - в виде оплаты за аренду участков и налогов на предпринимательскую деятельность; владельцы объектов сервиса - в виде оплаты за свой труд; водители и пассажиры - в виде услуг придорожного сервиса. И только дорожники, кроме хлопот, ничего.

Поэтому, мне кажется, есть два момента, которые могли бы принести выгоду для территориального и федерального дорожных фондов.

Момент первый. Необходимо пересмотреть наше отношение к застройке территории вокруг существующих площадок отдыха для краткосрочной остановки автомобилей. Надо разрешить застройку всем желающим обустроить территорию вокруг площадок (не занимая сам участок, отведенный дорожной службе). При этом необходимо заключить договор с потенциальными инвесторами, по которому они будут обязаны выполнять работы по содержанию площадки и, при необходимости, по ее ремонту. Эти затраты полностью компенсируются экономией средств, которые пришлось бы вложить инвестору в мероприятия по обеспечению безопасности движения на отдельно стоящем участке. Архитектурные же решения по сооружениям, расположенным рядом с площадкой, остаются в компетенции областного комитета по архитектуре и градостроительству.

Момент второй. Мне кажется, было бы правильным для пополнения дорожного фонда из нетрадиционных источников ввести налог на предпринимателей занимающихся автодорожным сервисом и использующих автодорогу как средство производства. По крайней мере, небольшая компенсация затрат дорожного фонда на содержание автодорог могла бы иметь место. Так же можно подойти и к размещению придорожной рекламы.

И если, в первом случае, все зависит от нашей доброй воли, то во втором необходимо разработать ряд нормативных актов на областном и федеральном уровнях. К сведению: в Екатеринбурге эта проблема решена.

В целом же, подводя итог, хочется сказать, что дорог на территории нашей области много, тесно не будет. Поэтому смело вперед, к мечте "среднего" американца, мечтающего иметь собственную бензоколонку. Чем мы хуже?

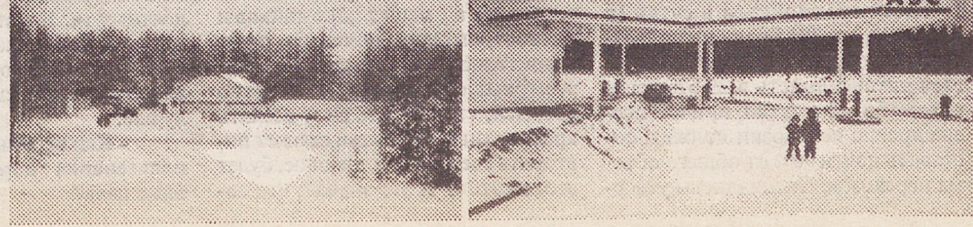
Примечание.

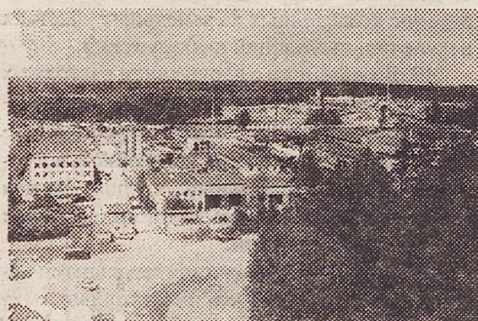
"Правила установления и использования придорожных полос федеральных дорог общего пользования" читайте на стр. 4.

Примеры "ненавязчивого" сервиса



Объекты для подражания

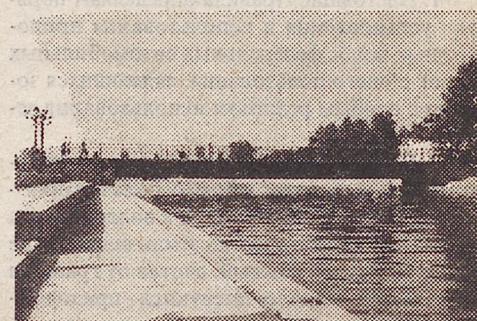




Юрий КОВАЛЕВ:

**“Без трудностей не жили
ни единого дня”**

От мироощущения и жизненной позиции руководителей крупных предприятий зависит благополучие сотен, а то и тысяч людей. В этом номере газеты заявляет о своей позиции начальник мостотряда №72 ЗАО “УРАЛМОСТОСТРОЙ” Юрий Викторович КОВАЛЕВ.



- Расскажите для начала немного о себе.

- Я родился в городе Омске, в 1952 году, там же закончил школу, потом Сибирский автомобильно-дорожный институт по специальности “мосты и тоннели”. В 1974 году распределен в трест № 4 в Челябинске, а на работу отправили в Караганду. Там проработал 13 лет (мастером, старшим прорабом, начальником участка) и семь лет - главным инженером Мостотряда-42. Потом был переведен заместителем управляющего трестом (1987г). После избрания бывшего начальника мостотряда № 72 Сурина председателем Верх-Исетского райисполкома образовалась вакансия, которую нечем было заполнить. Так как я тогда еще к Челябинску не прирос, мне предложили приехать сюда. Я переехал. С тех пор работаю начальником Мостотряда. Заслуженный строитель России. Почетный дорожник России.

- А как мостотряд выглядит в сравнении с другими?

- В России теперь около 10 мостостроительных трестов. Недавно в Москве подводили итоги, и среди двух трестов, не сбавивших объемы и не сокративших численность людей, назвали и наш. В тресте Мостотряд-72 по всем показателям, (кроме, конечно, выплаты зарплаты) входит в число лучших: по объемам производства, по численности, по объемам выпускаемой продукции, по качеству. Всего в нашем тресте работают, на примерно таком же уровне, семь отрядов. Но надо учитывать, что кое у кого просто есть хорошие объекты (дорогие), есть хорошие и платежеспособные заказчики. Мы работаем с индексом 10 (в ценах 1984 года), а в Московских мостотрядах № 18 (там мой однокашник начальником работает) год назад на железобетоне был индекс 18, а на металле - 19, т.е. почти в два раза выше. И это при условии получения всех объемов “живыми” деньгами. Представляете, каков уровень жизни того отряда? Его зарплата была, в среднем, три миллиона рублей, а у меня - два с половиной.

- Как оцениваете вы мировой опыт мостостроения? Сравните со своим.

- На уровне сборно-моновитных небольших мостиков мы не очень от них отличаемся. Может быть, только в культуре строительства и качестве приготовления бетонной смеси. Надо учитывать и природные условия. У них ведь снег лежит две недели в году, в той же Германии, Франции. А в строительстве классных крупных объектов они, конечно, сильнее, намного впереди. Они строят уже висячие мосты с пролетами до 2 км. Знаменитым мостом Америки уже сейчас по 60 лет, но они еще лет 100 простоят.

- Когда было легче работать: в прежние времена или в перестроечные?

- Без трудностей мостотряд не жил ни единого дня. В прежние времена были трудности с техникой и материалами... Все было фондировано. Достать необходимое для работы было непросто. Были сложности с “пробиванием” новых объектов. Существовал очень жесткий контроль за расходованием заработной платы. Если не выполнил план, а заплатил людям сверх лимита заработную плату - едешь в Москву, объясняешься. Если не удавалось доказать свою правоту, то могли и уголовное дело завести. Теперь все ограничения сняты. Я считаю, что может даже излишнюю свободу предоставили в этих вопросах. Надо все-таки регулировать зарплату, т.е. тарифные соглашения общие, шкалы надо было оставлять: для шахтеров, для чиновников, для педагогов... Потому что сегодня кое-кто совсем распоясался, говорят, что некоторые руководители получают сотни тысяч, а рабочие - по одной. Какие-то пределы соблюдать необходимо. Мы стараемся соблюдать. У нас в отраслевом тарифном соглашении записано, что заработная плата руководителя не должна превышать шестикратный размер средней зарплаты по Мостотряду. Мы пока за эти рамки не выходили.

Плюсы сегодняшнего дня я вижу в том, что людям все-таки дали возможность самостоятельно зарабатывать деньги, определять свою экономическую политику. В зависимости от того, как работаешь, так и жить должен. Но, к сожалению, этот принцип не сбавляется, так как наша извращенная политика в экономике не дает человеку жить по средствам и по совести. Потому что очень много у нас “теневых” дел, которые мешают жить честно. Мостотряд, не солгу, зарабатывает свои деньги потом. За 1998 год мы наработали порядка 120 миллионов рублей. Своими силами заработали, но постоянные долги, постоянные задержки по выплате зарплаты, неупла-

ты налогов - все это тянет нас назад.

- Какие еще плюсы самостоятельности вы могли бы назвать?

- Новые объекты интересные появляются. Уже не так довлест Москва. Раньше предпринималось, что все можно проектировать только в железобетоне. Проектировать, например, в металле не давали...

- В технологическом плане тоже свободы стало больше? А в конструктивном?

- Раньше было категорически запрещено, допустим, применять чугун для перильного ограждения, решетки. В этом году, вы видели, мы везде поставили, и не только чугунные, но и комбинированные. Раньше тоже были ограничения, причем, в не такие уж далекие времена. Появилась возможность самим покупать, находить, заказывать - есть такое право. Покупай, если есть деньги.

От чего изначально формируются долги? Вот вы, допустим, работаете, стараетесь, но если объемы резко упадут, то основные фонды из вас последние соки вытянут. Несвоевременные выплаты денег заказчиком тоже очень отрицательно сказываются на экономическом положении предприятия.

- А как у мостотряда с объемами?

- Насчет объемов я могу привести статистику, которая не даст соврать. Мы держимся практически на одном и том же уровне. В лучшие времена, при старом строе, так будем говорить, делали 12,5 миллиона рублей строймонтажа (в ценах 1991 года), в прошлом году - 14,3 миллиона, т.е. перекрыли свои самые лучшие показатели. В самые худшие времена мы опускались до 10 миллионов, т.е. снижение составляло 15-20%. Это все-таки в сравнении с такими гигантами, как УРАЛМАШ и ВИЗ, сокративших объемы в 5-6 раз, потерявших людей и все остальное. Остались только производственные цеха. Экономическая политика современная просто неразумная.

- Если теперь работаете не хуже, почему в долгах, как в шелках?

- На бумаге никаких долгов нет, рентабельность есть и показатели хорошие, но... Вот опять вернемся к старому режиму, там, так называемые “живые” деньги использовались только на зарплату. Причем, это все строгайшим образом контролировалось, за каждую копейку надо было отчитаться. А когда была проведена “гайдаровская” реформа, все деньги стали “живые”, и, конечно, появились соблазны рассчитывать деньгами за материалы, за технику, за все. “Живые” деньги стали в ходу. В результате получилось так, что деньги эти концентрировались и уходили в теневую экономику, прятались от налогов. Сегодня мы работаем, а получать стали все меньше и меньше “живых” денег. Эта задолженность ведь не сразу сложилась, она уже, наверное, тянется третий или четвертый год (по зарплате). Первый год по зарплате была задолженность - 1,5 месяца, потом два, потом четыре. Теперь выросла до 5,5 месяцев. Это все связано с тем, что те “живые” деньги, которые поступают на предприятие, не обеспечиваются выплатой сегодняшнего уровня зарплаты. Плюс к этому - драконовская политика начисления пени и штрафов... Если не будет поступления “живых” денег, то будет очень сложно. Мы все налоги заплатили взаимозачетами.

- К системе зачетов у вас какое отношение?

- Система взаимозачетов - это узаконенный способ воровства денег. Того человека, который придумал систему взаимозачетов, говорят, нужно наградить, я же считаю - надо посадить в тюрьму. Никто не знает истинную цену. Денежная цена может быть одна, а зачетная - другая. В любом зачете, в конце концов, возникают долги. А сколько на этом деле посредников? До десятка посредников, порой, “греют руки” на зачетах. Поэтому и цена возрастает в два раза.

- В чем еще видите минусы?

- Минусы - я не плачу налоги, не плачу зарплату. Когда работник ко мне приходит,

его не интересует, почему я не плачу. Он свое отработал, я его не остановил, я его не уволил, я ему не сказал, что не нуждаюсь в его услугах. Он отработал, значит, должен получить зарплату. Сейчас ведь подают на меня в суд, стараются решить вопрос по закону. И я стараюсь выбить “живые” деньги, но не всегда ко мне прислушиваются, к сожалению.

- Как вы видите решение этих вопросов?

- Во-первых, надо переходить на безналичное денежное обращение. То ли в виде специальных карточек, то ли кредитных карточек, или в виде записи на личные счета. Необходимо ограничить хождение “живых” денег. Надо как-то реструктуризировать долги, потому что не все они не заплачены по моей вине. Я плачу зарплату своим рабочим по суду, но одной копейки никуда не уходит, у меня постоянные проверки, еженедельно кто-нибудь да приходит. Злоупотреблений не находят.

- А как вы относитесь к предложению России о введении золотого российского червонца?

- Это нормальная экономическая политика любого уважающего себя государства. Нигде ведь доллар не имеет свободного хождения: ни в Германии, ни во Франции. Приходи в обменный пункт - меняй, покупай местную валюту и работай. Надо свою экономику от влияния доллара избавлять. Пусть это будет червонец или какой-то другой эквивалент. Пусть будет разрешен перевод в доллары, но в свободном хождении должна быть только своя валюта.

- Ваше мнение по существующим мостостроительным программам?

- Мне бы хотелось сделать разделение. Постоянно разрабатываются какие-то программы по реконструкции, строительству, эксплуатации, усилению мостов и, наверное, ни одна из этих программ не была полностью завершена. Нужно по направлениям смотреть, делить, может быть, как-то регионы... И сегодня, мне кажется, нужно на мостовиков обратить особое внимание, потому что последние 10-15 лет мы были как бы беспризорными: как можем, так и выкручиваемся. Но дело в том, что сейчас назревают крупные объекты, по Екатеринбург “пробки” кругом. Некоторые вопросы нужно решать путем привлечения централизованных средств: на переоснащение, приобретение техники, переобучение или дообучение кадров.

Наиболее сложным вещам не грех, видимо, учиться в Москве, а может быть и за границей. Один раз потратиться, чтобы потом система работала и давала отдачу. Купил оборудование, переоснастился, оно 10-15 лет будет служить, а ты уже можешь обратить свое внимание, допустим, на дорожные работы или на эксплуатацию, или еще на что-то. Можно реализовать лизинговую схему, можно кредитовать без процентов под объемы работ. Все равно необходимо участие заказчика, потому что сегодня у подрядчиков оборотных средств на эти цели просто нет. Мы не можем заплатить налоги, хотя, порой, и получается небольшая прибыль. Во-первых, потому, что эту прибыль никогда в деньги не превратишь, не заплатив налоги. Во-вторых, “живых” денег-то все равно нет.

Заказчик должен вести анализ, выбирать те организации и фирмы, которые стоят на ногах, которые действительно могут решать вопросы. Потому что сейчас очень много дутых фирм, которые созданы просто так, для отмывания денег, для создания видимости какой-то работы. Поэтому нужно очень внимательно к этим вопросам относиться, поддерживать предприятия, которые имеют производственную базу, которые никуда не денутся, не развалятся, помочь им. Я не предлагаю избавить нас от налогов - каждый должен решать свои вопросы, - но помочь дооснаститься, дать хорошие объекты можно. И нужно.

- Есть ли такие затраты, которые не потянет самостоятельно ни один подрядчик?

- Да, конечно. Это приобретение крупной техники. В настоящее время техника идет в два-три адреса: в “Свердловскавтодор”, “Магистраль” и “Уралтрансстрой”, а остальные обеспечиваются по остаточному принципу. Я не раз уже говорил, что мне тоже нужно оборудование для качественного строительства, потому что я своими “КамАЗами” вожу по 4 куба бетона в 40-кубовую скважину, хотя нельзя даже полчаса делать перерыв в бетонировании. Бывают пробки, бывают поломки... Мне по 8 машин приходится выставлять, понимаете? А есть машины емкостью 10 кубов. Загрузил три машины, привез, плюхнул в скважину, смотришь, в течении двух-трех часов она готова. А так процесс бетонирования растягивается на сутки. Нужны бетононасосы для более качественной укладки бетонных смесей, особенно в проезжей части крупных сооружений. Есть и ряд вопросов по опалубочным делам, по специальному мостовому оборудованию.

- Как вы относитесь к торгам по объектам?

- Идея-то хорошая... В принципе. И в условиях стопроцентного или хотя бы пятидесятипроцентного денежного обеспечения. Пятьдесят процентов - это необходимый минимум для нормального существования организации. Для того, чтобы платить зарплату и налоги. Это уже многократно просчитано, ну, может быть, 53%. Все остальное можно решать по взаимозачетам: 30% материалы тянут, можно какую-то часть зарплаты выдавать продуктами, товарами и материалами (если это человека устроит). Тогда схема торгов будет работать. А при теперешних 15-20% цепляться за объекты никто особенно не будет. Мне сегодня сложнее конкурировать с малыми и средними фирмами. Кроме производственной базы у меня на балансе находится пять жилых домов 5-9-этажных. На содержание этого жилья тратим около 2 миллионов рублей в год. А эти деньги берутся из прибыли.

- Энергозатраты у вас большие?

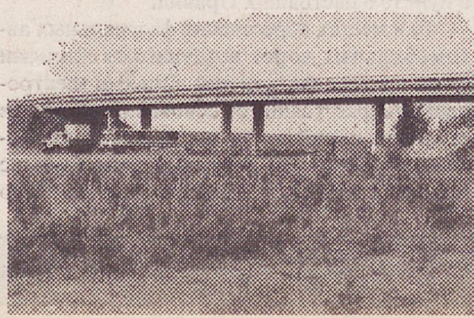
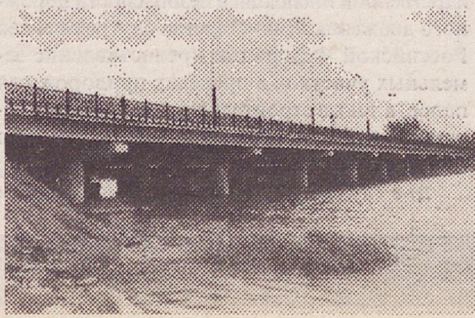
- Ну есть, конечно, энергозатраты, от них никуда не денешься. Они у всех есть, кто занимается производством. Энергетики требуют “живых” денег. Железная дорога тоже требует “живые” деньги. Сами знаете, как сейчас с железной дорогой и энергетиками разговаривать.

- В настоящее время договоры, как правило, заключаются на год, но многие предлагают заключать их на срок от 3 до 5 лет, чтобы гарантировать подрядчикам их развитие. Как вы считаете?

- Я не сторонник коммунистического прошлого, но в старые времена, когда регламентировались взаимоотношения между подрядчиками и заказчиками, было даже специальное Положение разработано и утверждено Госстроем. Договоры заключались на строительство объекта. Допустим, начинает строиться мост или дорога, и неизвестно сколько он будет строиться: год, два, три или пять. Но выбирается генеральный подрядчик, субподрядчик, а потом уже темпы строительства и финансирование осуществляются в зависимости от возможностей заказчика, т.е. можно за год построить, за три... В зависимости от темпов работ происходит ежегодная пролонгация договора. И подрядчик не должен отказываться от объекта, он должен знать, что он - за ним. Бывают, конечно, какие-либо форс-мажорные обстоятельства, это понятно. А при сегодняшнем положении, в принципе, можно так построить свою работу, чтобы “снять сливки”, а потом какую-нибудь “мелочь” не взять в план. Юридически получается так, что я не несу ответственность за то, что я недовыполнил, допустим, в прошлом году. На следующий год, захочу - возьму, захочу - не возьму. Так иногда и получается. Это еще зависит от порядочности, от взаимоотношений с заказчиком. Считаю, что лучше заключать договор на строительство каждого объекта не на год, как сейчас, а именно на объект. Я бы мог заранее готовиться. Размещать заказы на материалы и технику. В сегодняшних же условиях это все делать сложно.

- Каким вы видите будущее предприятия?

- Трудно сказать, потому что очень сложная экономическая ситуация, в целом, в России. Если она будет как-то решена, то и все остальное зашевелится. Мощности и люди позволяют нам решать любые задачи без всякого давления, так сказать, партийного, какое раньше бывало.



1. Настоящие Правила определяют порядок установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования, являющихся зонами с особым режимом использования земель.

2. Придорожные полосы федеральных автомобильных дорог общего пользования - прилегающие с обеих сторон к полосе отвода указанной дороги участки земли шириной не менее 50 метров каждый, считая от границы полосы отвода (далее именуется - придорожные полосы).

3. Особый режим использования земель в пределах придорожных полос предусматривает ряд ограничений при осуществлении хозяйственной деятельности в пределах этих полос для создания нормальных условий эксплуатации автомобильных дорог и их сохранности, обеспечения требований безопасности дорожного движения и безопасности населения.

Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, должны быть уведомлены соответствующими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации об особом режиме использования этих земель.

Земельные участки в пределах придорожных полос у их собственников, владельцев, пользователей и арендаторов не изымаются.

4. Контроль за размещением, в пределах придорожных полос, объектов и соблюдением требований настоящих Правил осуществляют специально уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, Федеральная дорожная служба России и уполномоченные ею органы, на которые возложено управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования (далее именуется - органы управления федеральными автомобильными дорогами), а также органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

5. В зависимости от категории федеральной автомобильной дороги и с учетом перспективы ее развития ширина каждой придорожной полосы устанавливается:

а) для автомобильных дорог IV и III категории - 50 метров;

б) для автомобильных дорог II и I категории - 75 метров;

в) для подъездов к столицам республик, краевым и областным центрам, городам федерального значения, центрам автономной области и автономных округов, а также для участков федеральных автомобильных дорог, построенных в обход городов с перспективной численностью населения до 250 тыс. человек, - 100 метров.

Придорожные полосы для указанных подъездов начинаются на расстоянии не менее 25 километров от границы города по согласованию с органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации и органом местного самоуправления, по территории которых проходит участок этой автомобильной дороги;

г) для участков автомобильных дорог, построенных в обход городов с перспективной численностью населения свыше 250 тыс. человек, - 150 метров.

6. В границах поселений размер придорожной полосы для существующих федеральных автомобильных дорог устанавливается до границы существующей застройки, но не более 50 метров, а для строящихся - в соответствии с подпунктами "а" и "б" пункта 5 настоящих Правил.

7. Обозначение границ придорожных полос осуществляют органы управления федеральными автомобильными дорогами.

8. Земли, занятые придорожными полосами, подлежат в установленном порядке учету в государственном земельном кадастре.

9. В пределах придорожных полос запрещается строительство капитальных сооружений (сооружения со сроком службы 10 и более лет), за исключением объектов дорожной службы, объектов Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и объектов дорожного сервиса.

Действие настоящего пункта не распространяется на объекты, находящиеся в эксплуатации, а также на объекты, строительство которых началось до 1 июля 1998 г.

10. Размещение в пределах придорожных полос объектов разрешается при соблюдении

ПРАВИЛА УСТАНОВЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИДОРОЖНЫХ ПОЛОС ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

(Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации
от 1 декабря 1998 г. N 1420)

следующих условий:

а) объекты не должны ухудшать видимость на федеральной автомобильной дороге и другие условия безопасности дорожного движения и эксплуатации этой автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений, а также создавать угрозу безопасности населения;

б) выбор места размещения объектов должен осуществляться с учетом возможной реконструкции федеральной автомобильной дороги;

в) размещение, проектирование и строительство объектов должно производиться с учетом требований стандартов и технических норм безопасности дорожного движения, экологической безопасности, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

11. Размещение объектов дорожного сервиса в пределах придорожных полос должно производиться в соответствии с нормами проектирования и строительства этих объектов, а также планами и генеральными схемами их размещения, утвержденными Федеральной дорожной службой России по согласованию с Главным управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

При выборе места размещения объектов дорожного сервиса следует стремиться к сокращению до минимума числа примыканий, подъездов к федеральной автомобильной дороге и съездов с нее, располагая, как правило, эти объекты комплексно в границах земель, отведенных для этих целей.

Объекты дорожного сервиса должны быть обустроены площадками для стоянки и остановки автомобилей, а также подъездами, съездами и примыканиями, обеспечивающими доступ к ним с федеральной автомобильной дороги. При примыкании к федеральной автомобильной дороге подъезды и съезды должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами и обустроены таким образом, чтобы обеспечить безопасность дорожного движения.

Строительство и содержание объектов дорожного сервиса, включая площадки для стоянки и остановки автомобилей, подъезды и съезды к ним, осуществляются за счет средств их владельцев.

12. Размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос допускается только по согласованию с Федеральной дорожной службой России или уполномоченными ею органами, на которые возложено управление федеральными автомобильными дорогами.

При этом:

а) если размещение инженерных коммуникаций за пределами придорожных полос по условиям рельефа затруднительно или нецелесообразно, то размещение в пределах придорожных полос линий связи и высоковольтных линий электропередачи напряжением от 6 до 110 кВт возможно только при соблюдении следующих условий:

размещение коммуникаций не требует их переустройства в случае реконструкции федеральной автомобильной дороги;

расстояние от границы полосы отвода федеральной автомобильной дороги до основного опор воздушных линий связи и линий электропередачи должно составлять не менее 50 метров на участках федеральных автомобильных дорог, указанных в подпунктах "в" и "г" пункта 5 настоящих Правил, и не менее 25 метров на участках автомобильных дорог, указанных в подпунктах "а" и "б" пункта 5 и в пункте 6 настоящих Правил;

б) в местах пересечения федеральных автомобильных дорог воздушными линиями связи и высоковольтными линиями электропередачи расстояние от основания каждой из опор этих линий до бровки земляного полотна автомобильной дороги должно быть не менее высоты опоры плюс 5 метров, но во

всех случаях не менее 25 метров.

13. В договорах или решениях на предоставление земельных участков для размещения некапитальных зданий и сооружений в пределах придорожных полос должны предусматриваться обязательства владельцев и собственников этих объектов осуществить за свой счет их снос или перенос в случае, если эти здания и сооружения создают препятствия для нормальной эксплуатации федеральной автомобильной дороги при ее реконструкции или будут ухудшать условия движения по ней.

14. Размещаемая в пределах придорожных полос реклама должна отвечать специальным требованиям, установленным законодательством Российской Федерации.

15. Решения о предоставлении земельных участков в пределах придорожных полос или земельных участков, находящихся вне этих полос, но требующих специального доступа к ним (подъездов, съездов, примыканий и т.п.), а также земельных участков под площадки для стоянки и остановки автомобилей принимаются уполномоченными на то органами в установленном порядке по согласованию с соответствующими органами управления федеральными автомобильными дорогами и органами Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

16. Для согласования размещения какого-либо объекта в пределах придорожных полос лицо, имеющее намерение получить для этих целей в пользование земельный участок или разместить объект на ранее выделенном ему земельном участке, должно представить в органы, указанные в пункте 15 настоящих Правил, технический план участка в масштабе 1:200 - 1:1000 с нанесенным на него объектом и чертежи этого объекта.

Согласование предоставления земельного участка или размещения объекта в придорожной полосе либо мотивированный отказ в согласовании оформляются в месячный срок с даты получения документов от заявителя.

17. Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, имеют право:

а) осуществлять хозяйственную деятельность на указанных земельных участках с учетом ограничений, установленных настоящими Правилами;

б) возводить на предоставленных им земельных участках объекты, разрешенные настоящими Правилами;

в) получать информацию о проведении ремонта или реконструкции федеральной автомобильной дороги.

18. Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, обязаны:

а) соблюдать правила охраны и режим использования земель в пределах придорожных полос, а также нормы экологической безопасности;

б) не допускать нанесения вреда федеральной автомобильной дороге и расположенным на ней сооружениям, соблюдать условия эксплуатации автомобильной дороги и безопасности дорожного движения;

в) обеспечивать допуск на принадлежащие им земельные участки представителей органа управления федеральной автомобильной дорогой и иных должностных лиц, уполномоченных осуществлять контроль за использованием земель, а также своевременно исполнять выданные ими предписания;

г) согласовывать с органом управления федеральной автомобильной дорогой и Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставление земельных участков в пределах придорожных полос, а также строительство на принадлежащих им таких земельных участках зданий и сооружений;

д) в случаях, предусмотренных пунктом

13 настоящих Правил, осуществлять снос и перенос возведенных на земельных участках некапитальных зданий и сооружений.

19. Возведенные с нарушением настоящих Правил в пределах придорожных полос здания и сооружения признаются в установленном порядке самовольной постройкой, а в отношении лиц, их построивших, принимаются меры, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

20. Органы управления федеральными автомобильными дорогами имеют право:

а) осуществлять в пределах своей компетенции контроль за использованием земель в пределах придорожных полос, в том числе для предупреждения чрезвычайных ситуаций или ликвидации их последствий, и с этой целью посещать земельные участки, находящиеся в пределах придорожных полос;

б) согласовывать строительство в пределах придорожных полос зданий и сооружений, участвовать в приемке этих объектов в эксплуатацию;

в) вносить предложения об отмене решений об отводе земельных участков в пределах придорожных полос или о размещении на этих участках объектов, принятых с нарушением настоящих Правил и законодательства Российской Федерации;

г) давать предписания собственникам, владельцам, пользователям и арендаторам земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, в том числе об устранении в установленные сроки нарушений, связанных с режимом использования этих земель.

21. Органы управления федеральными автомобильными дорогами обязаны:

а) рассматривать материалы, связанные с предоставлением земель в пределах придорожных полос или размещением на этих землях объектов, и подготавливать заключение по ним в установленный настоящими Правилами срок;

б) участвовать в проведении инвентаризации земель придорожных полос, содействовать ведению государственного земельного кадастра этих земель;

в) информировать собственников, владельцев, пользователей и арендаторов земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, о проведении ремонта или реконструкции автомобильных дорог;

г) при необходимости компенсировать в соответствии с законодательством Российской Федерации собственникам, владельцам, пользователям и арендаторам земельных участков ущерб, причиненный в результате доступа на эти участки.

22. Органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации:

а) осуществляют контроль за соблюдением собственниками, владельцами, пользователями и арендаторами земельных участков в пределах придорожных полос законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и с этой целью могут посещать земельные участки, расположенные в пределах придорожных полос;

б) в пределах своей компетенции рассматривают материалы, связанные с предоставлением земельных участков или размещением объектов в пределах придорожных полос, согласовывают эти материалы или дают мотивированный отказ в их согласовании;

в) вносят предложения об отмене решений о предоставлении земельных участков в пределах придорожных полос или о размещении на этих участках объектов в случае, когда такие решения приняты с нарушением норм безопасности дорожного движения;

г) дают собственникам, владельцам, пользователям и арендаторам земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, предписания по устранению в установленные сроки недостатков, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

23. За нарушение настоящих Правил собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.