

Если будут дороги, значит, будет жизнь

(Окончание. Начало в № 197).

Мосты давно стали привычной частью пейзажа. И замечают скорее их отсутствие, чем их наличие. А ведь, помнится, не так давно только в Бичурском районе было восемь паромных и лодочных переправ.

Свой день рождения есть и у дорожной системы Бурятии. 17 октября дорожники республики и общественность отмечают ее 80-летие.

Этим событием и вызвана наша встреча с исполняющим обязанности генерального директора Федерального государственного унитарного предприятия «Бурятавтодор» Вячеславом Константиновичем КОЧЕРИНЫМ. Наш разговор - о прошлом и настоящем отрасли.

- По территории Бурятии протекает около 9 тыс. рек и речек. Естественно, при прокладке дорог их приходилось пересекать. Накануне войны действовало 52 канатные переправы: механической тяги не было. Паромы - деревянные карбазы. Какое это неудобство, многие знают по себе. Один пример: в свое время, чтобы перегнать овец из Баргузинской долины на Улан-Удэнский мясокомбинат, надо было пересечь пять паромных переправ!

Строительство мостов - очень дорогостоящее дело. Первые автодорожные мосты на территории Бурятии построены в конце 30-х годов на дороге общегосударственного значения - Кяхтинском тракте, в Улан-Удэ и в Новоселенгинске. Многие из ныне действующих мостов построены после войны в 50-70-е годы. Сроки эксплуатации давно прошли, есть сооружения, находящиеся в аварийном состоянии.

До середины 60-х годов строительство мостов осуществлялось дорожниками с привлечением воинских частей. Большой объем работ в мостостроении выполнили и выполняют коллективы Мостоотряда - 34 (руководитель Е.Я.Голод), Мостовой ремонтно-строительный участок (руководитель А.В.Усов), а также ООО «Ока» (руководитель К.Т.Халматов), строительная артель «Саяны» (руководитель А.П. Морковский).

Недавно в Заиграевском районе введен в эксплуатацию новый 100-метровый железобетонный мост вместо старого деревянного. Всего за один год строители Мостоотряда - 34 возвели это сооружение.

В целом количество деревянных мостов снижается, но их протяженность еще значительна, и требуется много средств и усилий по их перестройке.

Эх, дороги, ах, дороги

ЕСТЬ такая горькая шутка. Иностранных туристов, собравшихся в Россию, предупредили, что там плохие автомобильные дороги. А вернувшись, туристы сказали, что дорог в России нет совсем... Да, в Европе по нормальной асфальтированной дороге можно доехать, кажется, до каждого дома. Они - основа цивилизации. Печально: за два с половиной столетия так

и не смогли избавиться от одной из наших исторических бед - бездорожья. Простую истину: жизнь там, где дороги, приходится доказывать и сегодня. Нет дороги - нет жилья, нет полей, нет людей. Как человек начинает жизнь с первого вдоха, так село и город начинаются с дороги.

- Вячеслав Константинович, специфика работы дорожника в том, что она вся на виду. Наверное, только ленивый не ругает дорожную службу. Хотя об одной и той же дороге, например, Заганском перевале, приходилось слышать диаметрально противоположные суждения. Согласитесь, по-разному смотрит на дорогу сегодняшней таксист-маршрутник на иномарке и старый шофер ЗИСа, которому в 50-е годы давали 5 суток на командировку в Улан-Удэ: двое суток туда, двое - обратно и сутки на сдачу и получение груза. Как вы оцениваете современное качество республиканских автомобильных дорог?

Как говорил мой предшественник по должности Иван Степанович Гринчишин, дорожник милостью Божьей, подлинную величину вложенных средств и труда тысяч людей в благоустройство дорог может оценить тот, кто ездил по этим дорогам раньше. Приведу лишь один пример: в 1940 году в республике было 8034 километра автодорог, из них только 13 километров с твердым покрытием. Многими поколениями дорожников Бурятии создана опорная сеть автомобильных дорог и мостов. Не буду злоупотреблять цифрами, но без некоторых не обойтись. Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 6754 км. Из них с твердым покрытием 6292 км, что составляет 93 процента.

Было время, когда до некоторых населенных пунктов можно было добраться только по рекам. Сегодня из районных центров не связаны с Улан-Удэ дорогами с твердым покрытием лишь Нижнеангарск и Таксимо, а также город Северобайкальск. Из 642 населенных пунктов 454 имеют связь с дорогами общего пользования, из которых 421-по дорогам с твердым покрытием. В этом вклад всех коллективов дорожных подразделений.

- Какие проблемы волнуют вас больше всего?

- Как говорится, не хотелось бы о грустном, но надо быть очень большим оптимистом, чтобы оценивать сегодняшнее положение нашего предприятия как благополучное, или хотя бы нормальное.

Проблемы были и остаются. Главная, конечно, финансирование. Существует республиканская программа дорожных работ на 2004 год, утвержденная Правительством РБ. На содержание территориальных (районных) автомобильных дорог при обслуживаемой нами протяженности 5923 км сумма финансирования - 176300 млн. руб. Это значит, что стоимость содержания одного километра территориальной дороги составляет 29,7 тыс. руб., что в три раза меньше, чем на содержание федеральной. Средства выделяются лишь на то, чтоб залатать пробоины. Взгляд каждого проезжающего цепляется за следы ямочного ремонта. Новых дорог строится меньше, чем мы могли бы. Объем строительства автодорог и искусственных сооружений в 2003 году снижен в 4(9) раза по сравнению с 2002 годом. Удручает изношенность парка строительно-дорожных машин, она составляет

более 53 процентов. Изношенность активной части основного фонда - 73 процента.

Или такая ситуация: по нормативам ведомств расценки на работы по зимнему и летнему содержанию федеральных автодорог значительно выше, чем территориальных. Попросту говоря, ямочный ремонт на территориальной дорожной сети финансируется чуть не в три раза ниже, чем на федеральной, а требования Закона о безопасности дорожного движения, как известно, едины для всех. Но, тем не менее, по наличию дорог с твердым покрытием Бурятия занимает по России место где-то в середине. А наш участок автодороги Москва-Владивосток считается одним из лучших.

- Работа на дороге - это, без преувеличения, школа мужества. Один старый дорожник как-то заметил: «Мы, как бойцы, живем по тревоге. В слякоть, вьюгу выходи на работу и делай свое дело». Что вы можете сказать о кадрах?

-Сегодня в нашей системе работают 1337 человек. Это профессиональный коллектив специалистов - дорожников. Я уже говорил о нашем «золотом фонде», ветеранах отрасли. Не могу не назвать имена прекрасных специалистов, водителя ДРСУч-1 Даниила Семеновича Шедеева, Ивана Матвеевича Горбунова - кавалеров ордена Ленина; мастера Кяхтинского ДРСУч Юрия Гавриловича Паргачевского; бывшего начальника Джидинского ДРСУч Юрия Сергеевича Таракановского; заведующего Усть-Баргузинской паромной переправой Бориса Минеевича Вульфовича; кавалера двух орденов - Трудового Красного Знамени и Знак Почета - Владимира Пантелеймоновича Бурдуковского: главного инженера Геннадия Иннокентьевича Хабаргина. На этих и многих других можно всегда положиться. Большой вклад в развитие дорожной отрасли внесли Алексей Самуилович Попов, Виталий Иванович Абросимов. Самые добрые слова хотелось бы сказать о тех, кто возглавлял дорожное хозяйство республики - М.В.Поспелове, И.С.Гринчишине, Б.У.Цыреторове.

-Дорожник, конечно, мужская профессия, но, наверное, не случайно слово «дорога» - женского рода?

-Нет ни одной трассы, которая создавалась бы без женского участия. Конечно, оранжевые спецовки и лопаты - не украшение для женщин, и потому им особое спасибо за верность профессии и, если хотите, за патриотизм. Спасибо Надежде Ивановне Хайдуковой, Василисе Филипповне Федотовой, Тамаре Федоровне Садовниковой, всем женщинам, работающим в нашей системе - инженерам и мастерам, бухгалтерам, завскладами, инспекторам, секретарям.

-Реформации не обошли вашу отрасль и в последние годы.

-Да, в 2001 году был организован Государственный комитет по управлению автомобильными дорогами Бурятии. Первым председателем был назначен И.С.Гринчишин, ныне комитет возглавляет А.А.Фоменко. В эти же годы было создано Управление федеральных автомобильных дорог на территории Республики Бурятия Министерства транспорта РФ (автомобильная дорога «Южный Байкал»), руководитель С.В. Патрушев. Мы поте-

ряли значительный кадровый потенциал.

Но, несмотря на изменения последних лет, ФГУП «Бурятавтодор» продолжает выполнять свои функции, и мы надеемся остаться конкурентоспособными среди многих подрядчиков. Без надежды жить и работать нельзя.

«Здесь я нашел себя»

ЖИЗНЬ, как дорога, то перед тобой ровная трасса, то затяжные подъемы, то неожиданные повороты и зигзаги. Были они и в жизни Кочерина. Вячеслав Константинович родился в 1950 году в селе Бичура. 3 года отслужил на Тихоокеанском флоте и об этих годах вспоминает с удовольствием. Его трудовая биография началась не с автомобильной дороги, а... с автомобиля. Первое образование - лесотехническое - по специальности «ремонт и эксплуатация автомобилей». Начинать водителем, был начальником колонны Управления механизации и транспорта Агропромстроя, руководил новой организацией «Агропромхимия». Судьба привела его на родину, в Бичуру, где он был назначен главным инженером, затем начальником УСМ. И, наконец, предложение районной администрации возглавить Бичурский ДРСУч. Все эти перемещения за 20 лет, работа по специальностям, весьма далеким друг от друга, были мало связаны с личными желаниями В.К. Кочерина.

Работа дорожника по-настоящему увлекла его. Чтобы не быть дилетантом, окончил сначала автодорожный техникум, затем Томский архитектурно-строительный университет по специальности «инженер автомобильных дорог». По примеру и по настоянию руководителя за годы его работы в Бичурском ДРСУч 10 человек получили специальное образование: пятеро окончили автодорожный техникум и пятеро - институт. Двое продолжают обучение. Факт, думается, значительный. По стопам В.К. Кочерина пошел и сын - Евгений. (Заметим, у Вячеслава Константиновича две дочери и трое сыновей). 12 лет он проработал в Бичурском ДРСУч. «Здесь я нашел себя, - говорит он - Здесь пригодился мой прежний опыт. Привлекает то, что вся работа на виду, дорога ведь, как на ладони, видишь результаты и огрехи своей работы. Бичурский ДРСУч был на хорошем счету, многократно занимал призовые места. Вот и по зимнему содержанию 2003-2004 гг. заняли первое место в республике с присуждением премии в 200 тыс. руб.»

Те, кто долго работал с Кочериным, говорят, что мягким его не назовешь, но его требовательность продиктована заботой о деле и о людях. Для него одинаково важно «ладить» хорошие дороги и творить хорошие дела. И слова, вынесенные в заглавие статьи, я услышала от Кочерина. В день нашей беседы исполнилось ровно месяц с того дня, когда он был назначен исполняющим обязанности генерального директора ФГУП «Бурятавтодор».

Вячеслав Константинович! Вы впервые встречаете праздник в качестве руководителя столь большого и беспокойного хозяйства. С каким настроением вы подошли к нему, что бы хотели пожелать своему коллективу?

Я был бы неискренен, если бы сказал, что согласился на должность без колебаний и сомнений. Осознаю груз личной ответственности, но вместе с тем полагаюсь на опыт и профессионализм всего коллектива, всех подразделений.

Я хотел бы, прежде всего, поздравить с 80-летием дорожной системы ветеранов отрасли. Это их самоотверженным трудом, трудом их ровесников, многие из которых, к сожалению, ушли из жизни, создано дорожное хозяйство республики.

Поздравляю работников отрасли - рядовых тружеников и руководителей, аппарат ФГУП «Бурятавтодор», наших подрядчиков. Желаю здоровья, счастья и... побольше объемов. Будет работа - будет благополучие в семьях.

КОГДА-ТО бессмертный Гоголь с болью и сарказмом заметил: «У России два бедствия: дураки и плохие дороги». Пусть будет больше радеющих за свое дело дорожников, больше толковых и мудрых руководителей и разумных решений властей. Пусть не выживают, а живут дорожные организации. Тогда, возможно, Россия быстрее избавится хотя бы от второго бедствия.

Нелли КОРОБЕНКОВА.