



3 ноября 2022 г.

№45(1136)

РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

Издается с 1999 г. * Выходит еженедельно * Распространяется только по подписке

Социальное партнерство

ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ НА 2023–2025 ГОДЫ

Начались коллективные переговоры о заключении Федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству на 2023–2025 годы.

Сторону работодателей представляют Федеральное дорожное агентство, Союз работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», Российская ассоциация территориальных органов управления «РАДОР». Сторона работников представлена Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (РОСПРОФТРАН-СДОР).

Стороны на паритетной основе определили участников Отраслевой комиссии по подготовке, заключению и контролю за ходом исполнения Отраслевого соглашения по дорожному хозяйству Российской Федерации на 2023–2025 годы.

Подготовлен проект Отраслевого соглашения, который составлен с учетом предложений сторон Соглашения. Проект Соглашения основывается на нормах действующего в 2020–2022 годах Отраслевого соглашения по дорожному хозяйству, которые включаются в тексты соглашений уже не один год, а некоторые – не один десяток лет, они стали привычными для работодателей, используются при заключении коллективных договоров в отраслевых организациях, понятны работникам и удовлетворяют их потребностям.

С текстом проекта Соглашения можно ознакомиться в территориальных организациях Отраслевого профсоюза РОСПРОФТРАН-СДОР (их контакты можно взять на сайте Профсоюза www.profavtodor.ru) или на сайте Союза работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР»: www.aspor.ru.

Обращаем внимание, что в последнее время социальному партнерству уделяется повышенное внимание в государстве. Появилась новая статья 75.1 Конституции Российской Федерации, которая гарантирует социальное партнерство, ему посвящен отдельный Раздел Второй Трудового кодекса Российской Федерации.

В настоящее время в Российской Федерации действуют 64 отраслевых соглашения по различным видам деятельности на федеральном уровне, более тысячи (1039) - на региональном и порядка 3,5 тысяч (3483) отраслевых соглашений на территориальном уровне социального партнерства.

Отраслевое соглашение является самым объемным и конкретным документом социального характера в дорожной отрасли, которое распространяется на подавляющее большинство отраслевых организаций. Оно заключается постоянно, начиная с 1991 года.

Сопредседатели Отраслевой комиссии по подготовке, заключению и контролю за ходом исполнения Отраслевого соглашения по дорожному хозяйству Российской Федерации на 2023–2025 годы:

Президент Союза работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» Малов А.С.

Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Ломакин В.В.

Правительство РФ

В РОССИЙСКОЙ ТРЕХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ

28 октября состоялось очередное заседание Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, которое прошло в заочном формате. Проекты протокольных решений по вопросам повестки РТК 28.10.22 были подготовлены секретариатом РТК на основании решений рабочих групп Комиссии. В заседании Комиссии по установленному регламенту и работе экспертов рабочей группы №2 по доходам, заработной плате и уровню жизни населения принимал участие президент Союза работодателей «АСПОР» Александр Малов.

Повестка заседания была максимально насыщенной. Обсуждаемый круг вопросов касался:

- проектов федеральных законов «О внесении изменений в статью 5.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»; «О внесении изменений в статью 13.2 Федерального закона «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»;

- проектов постановлений Правительства Российской Федерации «О размерах минимальной и максимальной величины пособия по безработице на 2023 год»; «О предельном уровне соотношения среднемесячной заработной платы руководителей, их заместителей, главных бухгалтеров федеральных государственных учреждений, находящихся в ведении Правительства Российской Федерации, и среднемесячной заработной платы работников этих учреждений»; «Об утверждении перечня видов предпринимательской деятельности в сфере перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, автобусами, трамваями, троллейбусами и подвижным составом внеуличного транспорта...»; «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 22 января 2007 г. № 36 и постановление Правительства Российской Федерации от 16 марта 2019 г. № 277»; «О внесении изменений в Правила функционирования единой цифровой платформы в сфере занятости и трудовых отношений «Работа в России»; «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Содействие занятости населения»; «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 19 февраля 2019 г. № 161 «Об утверждении Правил включения субъектов Российской Федерации в перечень субъектов Российской Федерации, привлечение трудовых ресурсов в которые является приоритетным» и др.

Всего рассмотрели четырнадцать вопросов. Еще один – об итогах детского летнего оздоровления в текущем году – перенесен на следующее заседание для очного обсуждения как вопрос особой социальной значимости.

Профсоюзная сторона не поддержала проект постановления Правительства РФ «О размерах минимальной и максимальной величины пособия по безработице на 2023 год», так как предусмотренные в нем «размеры пособия по безработице (на

уровне 2022 года) ниже величины прожиточного минимума трудоспособного населения в целом по России, что не способствует выполнению целевого показателя «снижение уровня бедности в два раза по сравнению с показателем 2017 года», характеризующего достижение национальной цели развития Российской Федерации «Сохранение населения, здоровье и благополучие людей».

Профсоюзной стороной по рассмотренной повестке заседания комиссии предложено:

- по вопросу о трудовых мигрантах правительственной стороне – «устанавливать категории граждан и пороги заработных плат в отношении высококвалифицированных специалистов с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии», а МВД РФ – предоставить в РТК «информацию о количестве и категориях приглашенных иностранных высококвалифицированных специалистов по итогам 2022 года»;

- по проекту, связанному с госпрограммой РФ «Содействие занятости населения» – «предложить Минтруду России проинформировать Комиссию о запланированных мерах по оптимизации структуры органов службы занятости и повышению заработной платы работников, включая возможности высвобождения работников». При этом имеется в виду проводимый с 2019 года Минтрудом России пилотный проект «Служба занятости. 2.0». Он предусматривает оптимизацию работы центров занятости населения и внедрение централизованной информационной системы на базе единой цифровой платформы «Работа в России». В проекте участвуют 193 центра из 73 регионов;

- по проекту о правилах определения субъектов РФ, привлечение трудовых ресурсов в которые является приоритетным – предложить Минтруду России проводить эту работу «с учетом мнения трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений соответствующего субъекта Российской Федерации».

По другим вопросам стороны пришли к согласию с учетом выводов экспертов рабочих групп РТК. В их числе следует отметить проведение 26-й Международной специализированной выставки и Форума «Безопасность и охрана труда» («БИОТ-2022») в Москве с 6 по 9 декабря в ЦБК «Экспоцентр» в пав. 3, пав. 7.).

ПРИБОРЫ ДЛЯ ОБЪЕМНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ АСФАЛЬТОБЕТОНОВ



ООО «СПЕЦДОРТЕХНИКА»
ГАРАНТИЙНОЕ И ПОСТ ГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ



410044, Г. САРАТОВ, ПР-Т СТРОИТЕЛЕЙ 10А
E-MAIL: INFO@SDTECH.RU, WEB: SDTECH.RU
ТЕЛ/ФАКС: 8 (845-2) 62-96-35

ПОБЕДИТЕЛЬ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ» – СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ», г. МОСКВА

СПЕКТР САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ

Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» одна из первых саморегулируемых организаций в строительстве. Создание СРО было поддержано Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным дорожным агентством (Росавтодор), Ассоциацией «АСПОР», другими общественными объединениями и подрядными предприятиями, занятыми на объектах строительства автомобильного, железнодорожного, авиационного и водного транспорта.

Предприятия, входящие в СОЮЗДОРСТРОЙ, внесли большой вклад в развитие экономики страны, выполняя задачи по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации, по выполнению Федеральных целевых программ, по достижению целей Национального проекта «Безопасные качественные дороги». Они работали на самых известных дорожно-строительных объектах России, среди которых: обход Санкт-Петербурга, автомагистрали «Амур», «Дон», «Колыма», «Виллюй», другие федеральные, региональные и муниципальные автомобильные дороги, объекты саммита АТЭС, Сочинской олимпиады, мосты в Красноярске и Новосибирске, в республике Якутия, объекты Чемпионата мира по футболу, метро в Москве и Нижнем Новгороде, различные объекты железнодорожного, водного, авиационного транспорта и промышленно-гражданского строительства.

В последние годы в число основных направлений деятельности входила улично-дорожная сеть Москвы, мост через Керченский пролив, автомагистрали М 11 «Москва-Санкт-Петербург», М 12 «Москва-Нижний Новгород-Казань», М 4 «Дон», Центральная кольцевая автомобильная дорога, Московские центральные диаметры железнодорожного транспорта, Большая кольцевая линия метрополитена и другие объекты.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации основной задачей саморегулируемой организации является повышение качества и безопасности строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов капитального строительства.

Выполнение поставленных задач обеспечивается комплексом действий, согласованных с Советом и утвержденным Общим собранием членом СРО. В состав «СОЮЗДОРСТРОЙ» вошло немало крупных, хорошо зарекомендовавших себя предприятий дорожно-транспортного строительства, среди которых АО «ДСК АВТОБАН», АО «Дороги и Мосты», ПАО «МОСТОТРЕСТ», АО «МОСИНЖПРОЕКТ», ООО «МИП Строй-1», АО «Центродорстрой» и многие другие. Наличие авторитетных предприятий и опытных руководителей позволило сформировать эффективно работающие органы управления и намечать направления работы, способствующие развитию не только СРО, но и отрасли дорожно-транспортного строительства в целом.

За прошедшее время «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» последовательно выполнял все коллек-



Генеральный директор –
ХВОИНСКИЙ Леонид Адамович

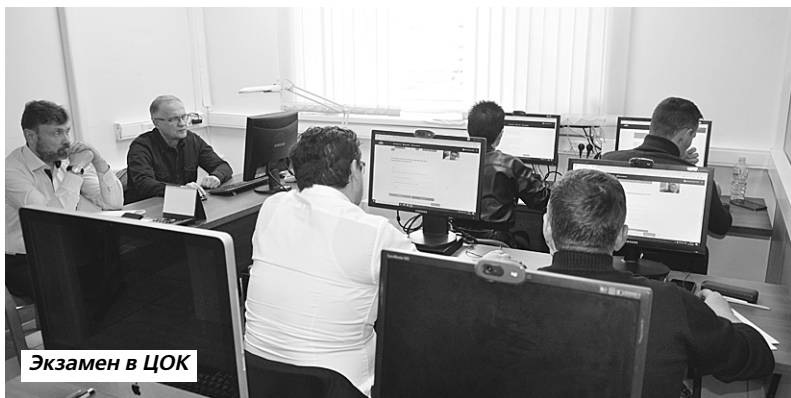
тивно принятые решения. Так, большое внимание было уделено стандартам организации (СТО).

Саморегулируемой организацией разработано 4 основополагающих СТО, а в рамках программы стандартизации Ассоциации «Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ)» разработано 53 стандарта в области строительства автомобильных дорог, мостовых сооружений и аэродромов, а также проведена актуализация одного стандарта организации.

Для целей стандартизации выполнены переводы 33 документов Германии, объемом 3400 страниц, и пяти американских нормативных документов, объемом 217 страниц.

СТО применяются на объектах дорожно-транспортного комплекса более чем в 60 регионах России, и саморегулируемая организация проводит мониторинг их применения членами СРО.

В целях совершенствования применения стандартов организации в области строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог, мостовых сооружений и аэродромов, саморегулируемая организация проводит работу по внесению дополнений в СТО, разрабатывая видеоприложения, в которых отражены основные процессы выполнения работ. Визуализация положений стандартов позволяет наиболее эффективно воспринимать требования к технологии работ и контролю их вы-



Экзамен в ЦОК

полнения. Стандарты организации с видеоприложениями могут быть использованы в качестве обучающего материала для молодых специалистов строительных организаций или при обучении на курсах повышения квалификации работников, а также их применение позволит инженерам нагляд-

но знакомиться с основными требованиями рабочих процессов. К настоящему времени разработаны 12 видеоприложений к стандартам организации в области строительства автомобильных дорог и мостовых сооружений.

Особое внимание саморегулируемая организация уделяет участию в технических комитетах при Росстандарте России. При обсуждении и экспертизе проектов национальных стандартов, предварительных национальных стандартов, сводов правил и отраслевых дорожных документов было получено на рассмотрение 962 проекта документов, по которым передано 263 замечания и 371 бюллетень голосования.

организация участвовала в разработке 31 профессионального стандарта по рабочим специальностям и шести стандартов по инженерно-техническим работникам и руководителям строительных организаций, которые утверждены Министерством труда и социальной защиты РФ.

В соответствии с актуальными задачами по совершенствованию подготовки кадров, саморегулируемая организация участвует в реализации Закона №238-ФЗ «О независимой оценке квалификации». По местонахождению СОЮЗДОРСТРОЯ открыт Центр оценки квалификаций (ЦОК), который аккредитован Советом по профессиональным квалификациям

и выполняется членами СРО обязательств перед третьими лицами, возникающих вследствие ненадлежащего исполнения договорных обязательств, а также обязательств, вытекающих из причинения вреда третьим лицам.

Важной задачей стало представление интересов своих членов в их отношениях с органами власти, институтами гражданского общества. Саморегулируемая организация участвует в работе экспертных и научно-технических советов, общественных советов, рабочих групп, комиссий при комитетах Государственной Думы, министерств и ведомств, органов власти субъектов, государственных кампаний, общественных организаций. Ежегодно, при участии СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» вно-



Коллектив СДС на праздновании дня Победы 2022.JPG

Важной сферой деятельности саморегулируемой организации стало повышение уровня профессиональной квалификации сотрудников предприятий. С этой целью проводятся обучающие семинары и научно-практические конференции. В частности, состоялось более 10 конференций с количеством участников до 600 человек, и более 20 семинаров с количеством участников до 100 человек.

Одним из направлений для совершенствования подготовки

и зарегистрирован в реестре Национального агентства развития квалификаций. В настоящее время в ЦОК организовано проведение независимой оценки квалификации как для инженерно-технических работников предприятий, входящих в СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ», так и для специалистов из всех организаций строительного комплекса Российской Федерации.

В рамках выполнения задач саморегулирования СОЮЗДОРСТРОЙ проводит проверку членом СРО на соответствие законодательству Российской Федерации и требованиям стандартов и правил саморегулируемой организации.

Уже проведено более 3200 проверок с выездами на объекты. С целью контроля проверяется квалификационный состав работников, наличие материально-технической базы, оценивается наличие системного подхода к вопросам качества выполняемых работ и охране труда.

Саморегулируемая организация контролирует исполнение более 1000 договоров строительного подряда, заключенного с использованием конкурентных способов заключения договоров.

Компенсационным фондом возмещения вреда и компенсационным фондом обеспечения договорных обязательств обеспе-

сится более 100 предложений в проекты документов.

Саморегулируемая организация взаимодействует с органами государственного строительного надзора, а также участвует в работе, направленной на наполнение информационной системы ФГИС ЦС, в разработке и актуализации методических документов по ценообразованию в составе расширенных рабочих групп при Минстрое России.

За проявляемую активность в общественной и профессиональной деятельности Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» неоднократно награждался дипломами профильных министерств, ведомств, общественных и научных организаций. Регулярным стало участие представителей СОЮЗДОРСТРОЯ в конкурсах лучших по профессии, проводимых Ассоциацией «Национальное объединение строителей» и Минстроем России.

Предпринимаемые саморегулируемой организацией действия способствуют сплочению дорожной отрасли, позволяя российским подрядчикам быть в курсе происходящих изменений, участвовать в разработке важных для дорожно-строительной отрасли документов и нормативных актов и успешно вести строительные работы на различных объектах дорожно-транспортного строительства.

ЛАУРЕАТЫ ПРЕМИИ ИМ. А.П. НАСОНОВА «ЗА ПРЕДАННОСТЬ ДЕЛУ»

ОПЫТ ПРОФЕССИОНАЛА – ЕГО БОГАТСТВО



Авторитет заместителя генерального директора по сопровождению проектных работ АО «ПЕТЕРБУРГ-ДОРСЕРВИС» Александра Николаевича ВОЛКОВА в коллективе непрерываем, порукой тому его профессионализм, глубокое знание дела и неравнодушное отношение к проблемам развития дорожной отрасли. Он является примером

и наставником для молодого поколения инженеров, всегда с радостью делится с ними бесценным опытом.

Волков Александр Николаевич родился в 1972 году. В 1996 году он получил высшее образование в Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы», квалификация: инженер - строитель. Свой трудовой путь он начал в АОЗТ «Нева – Дорсервис» в качестве мастера строительного участка. Уже через год Волков А.Н. был переведен на должность инженера в отдел контроля качества дорожно-строительных работ.

Александр Николаевич обладает ярко выраженными лидерскими качествами, умением находить решение в самых сложных ситуациях, стремлением постоянно пополнять свои знания, это позволило ему с 2003 года занимать руководящие позиции в компании. Работа в службе технического и авторского надзора за строительством позволила Волкову А.Н. накопить большой профессиональный опыт в сфере строи-

тельства автомобильных дорог, мостов, тоннелей, в том числе в сложных рельефных условиях, с применением новейших технологий и материалов. Волков А.Н. отлично ориентируется в нормативно-правовой базе документов в сфере дорожного строительства. С 2016 года Александр Николаевич Волков работает в АО «ПЕТЕРБУРГ-ДОРСЕРВИС» на должности заместителя генерального директора по сопровождению проектных работ.

При непосредственном участии Волкова А.Н. были выполнены работы по следующим крупным объектам: Олимпийские объекты транспортного строительства в г. Сочи; строительство продолжения Софийской улицы до Колпино в Санкт-Петербурге. Под его руководством осуществлялось инженерное сопровождение такого технически сложного проекта как строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург 1, 7 и 8 этапы. Проект имел важное государственное значение и требовал большого опыта и усилий инженеров. Проект был успешно выполнен, за

его создание получены государственные награды.

Александр Николаевич Волков имеет способность заражать своей энергией и работоспособностью весь коллектив, в настоящий момент он осуществляет руководство проектированием строительства скоростной автомобильной дороги М12 Москва - Нижний Новгород - Казань, 4 этап. Осознавая важность объекта, Александр Николаевич, досконально рассматривает и продумывает каждое техническое решение коллектива инженеров-проектировщиков. Ставит цели, координирует действия различных отделов, уверенно ведет специалистов к намеченному результату.

За годы работы Александр Николаевич был награжден различными правительственными и ведомственными наградами, среди которых медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Благодарность Министра транспорта РФ, Грамота Губернатора Санкт-Петербурга, благодарности и почетные грамоты АО «ПЕТЕРБУРГ-ДОРСЕРВИС».



Без малого сорок лет трудится в дорожной отрасли Елена Вячеславовна Галаудина – финансовый директор АО «Институт «Стройпроект». Энергичность и профессионализм позволяют Елене Вячеславовне продуктивно работать с заказчиками и партнерами Института, которые особо отмечают в ней стремление на основе своих глубоких технических и финансово-экономических знаний максимально эффективно использовать выделяемые государством средства для получения в ходе проектирования и строительства надежных, долговечных, эстетически привлекательных сооружений, которые

ДЕЛАМИ СЛАВЕН ЧЕЛОВЕК!

ми по праву может гордиться Санкт-Петербург и вся страна.

Ее трудовая деятельность началась в 1982 году, после окончания Ленинградского инженерно-строительного института по специальности «Мосты и тоннели». С 1982 по 2001 год работала в организациях: Трест «Леноргинжстрой», Ленинградский отдел Института «Гипростроймост», Строительная фирма «Нева». Прошла путь от инженера до генерального директора компании.

В 2001 году Елена Вячеславовна Галаудина была приглашена на работу в ООО Институт «Стройпроект-надзор» (в настоящее время АО «Институт «Стройпроект») на должность главного специалиста. За 20 лет работы в Институте «Стройпроект» профессиональная карьера складывалась успешно, менялись должности, но не изменялось ее ответственное отношение к выполняемой работе.

В 2009 году для повышения профессионального уровня и расширения сферы деятельности Елена Вячеславовна окончила Высшую экономическую школу Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов по программе «Финансы и кредит – финансовый менеджмент».

Вся трудовая деятельность Галаудиной Елены Вячеславовны связана со строительством объектов транспортной инфраструктуры. За время работы в Управлении надзора Института Елена Вячеславовна прини-

мала участие в осуществлении строительного контроля 1-й очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, Комплекса Защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений; за реконструкцией путепровода с подходами автодороги М-7 «Волга» от города Москва через города Владимир, Нижний Новгород, Казань, до города Уфа и многих других объектов. Занимаясь деятельностью по проектированию и строительному контролю в части сметно-договорной работы, организовывала и принимала личное участие во всех проектах Института в части:

- разработки конкурсной и договорной документации, в т.ч. в подготовке и взаимовязке заданий на проектирование и стоимости проектно-изыскательских работ, календарных планов ПИР;

- управления процессом проектирования, включая защиту проектов в Главгосэкспертизе, согласования корректировок проектов в ходе строительства, сдачу выполненных работ заказчиком, в т.ч. и государственным, организацию эффективного взаимодействия с десятками специализированных субпроектировщиков, которых Институт привлекает для выполнения крупнейших проектов.

Производственная деятельность Галаудиной в последние годы связана с руководством крупными проектами (в части сметно-договорной работы), которые успешно

завершены строительством, и в которых Институт принимает участие в настоящее время, среди них: искусственные сооружения Кольцевой автодороги и Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, скоростная автодорога М-11 «Нева», инфраструктурные объекты к Чемпионату мира по футболу 2018 и Олимпиаде 2014 в Сочи, Бургинский и Центральный мосты через Обь в Новосибирске, концессионные проекты строительства и реконструкции: скоростная автодорога М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань», федеральные трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-8 «Холмогоры», объекты дорожной инфраструктуры Пермского края, обход Нижнекамска и Набережных Челнов, Байкало-Амурская магистраль, ЦКАД в Московской области, а также аэропортовые комплексы в Мурманске и Левашово.

Заслуги Е.В. Галаудиной отмечены высокими званиями и наградами: благодарности Министра транспорта Российской Федерации, почетная грамота Министерства регионального развития РФ, благодарности и грамота губернатора Санкт-Петербурга, нагрудный знак «Почетный строитель России».

Доброжелательность, внимательное отношение к людям позволило Елене Вячеславовне создать дружный, сплоченный коллектив профессионалов. Особое внимание она уделяет решению социальных вопросов коллектива, принимает личное участие в решении проблем социального положения сотрудников.



Трудовые династии – опора любого предприятия. И в профессии дорожника она, наверное, одна из самых крепких. По большому счету династия, это не призвание, не профессия – это имя, имидж семьи, ее знамя. Потомственный дорожник – гордое звание. Это всегда настоящий профессионал, неравнодушный к своему делу человек, любящий свою профессию. Он берет от

ПО ПРИМЕРУ ОТЦА

родителей все самое ценное – опыт, традиции – и бережно передает их уже своим детям и внукам. Работники, связанные родственными узами, как правило, стараются не уронить честь своей фамилии. Династия – это надёжное плечо родного человека, верный совет и поддержка. С другой стороны – это ответственность за всех родных и перед ними. Отсюда – и трудолюбие, и добросовестное отношение к своему делу.

Заместитель генерального директора по строительству и ремонту дорожных объектов ООО «ДСУ №4» из Армавира Тимур Адамович Ниров из той когорты сыновей, которые пришли к своей профессии не только по велению сердца, но и пошли по стопам отца. Не зря, получается, брал с собой на службу сына профессионал высокого класса, Заслуженный дорожник Кубани, Почетный дорожник России Адам Муссо-вич Ниров, прошедший школу профессионального роста от рядового инженера до первого руководителя крупного производственного предприятия, одного из ведущих в отрасли на Юге России. Его пример тру-

долобия, ответственного отношения к работе, умения доводить начатое дело до логического завершения стал для Тимура определяющим в жизни и профессии.

За период работы в обществе с ограниченной ответственностью «Дорожно-строительное управление №4» Тимур Адамович зарекомендовал себя с положительной стороны, уважительно относится к коллегам по работе, умело организует работу коллектива. Требователен к себе, и требует добросовестного отношения к делу от других. Приобретенные знания, опыт и навыки позволяют ему эффективно решать поставленные производственные и организационные задачи, развивая порученные ему участки работы.

Сегодня Тимур Адамович – молодой и инициативный руководитель. Он своей энергией, трудолюбием, целеустремленностью успешно добивается намеченных целей и, несомненно, является примером производителя, который не боится ответственности и новых веяний.

Он активно внедряет все новое в практику работы, способствуя повышению эф-

фективности производства дорожных работ, созданию конкурентоспособной продукции. Большое внимание уделяет снижению себестоимости работ, проводит модернизацию асфальтобетонных заводов для производства инновационных смесей для дорог.

В 2019-2021 году ООО «ДСУ № 4» выполнило ремонт автомобильной дороги г.Армавир – с.Успенское – г.Невинномысск 1,2 этап (протяженностью 11 км), ремонт автомобильной дороги г.Армавир – ст-ца Николаевская (протяженностью 6,445 км), ремонт автомобильной дороги г.Армавир – ст-ца Николаевская в Успенском районе (протяженностью 7 км).

За последние три года работы на предприятии с участием Тимура Адамовича отремонтировано 75 километров автомобильных дорог федерального значения и общего пользования. Уложен щебеночно-мастичный асфальтобетон нового типа, в результате увеличится срок службы автомобильных дорог, межремонтные сроки увеличатся на 2 года и уменьшатся эксплуатационные расходы отремонтированной территории. За счет снижения себестоимости работ достигнута экономия в размере 3,2 миллиона рублей.

ЛАУРЕАТ СПЕЦИАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ДОСТОЯНИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ» – ЖУРНАЛ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ОТМЕТИЛ В ЭТОМ ГОДУ 95 -ЛЕТИЕ. ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Конкурс «Дороги России-2022»

КИЛОМЕТРЫ ДОРОГ – КИЛОМЕТРЫ СТРОК

Журнал «Автомобильные дороги» – старейшее издание дорожников нашей страны, отраслевое издание Министерства транспорта России. Мы издаемся с мая 1927 года. И с первого номера журнала на наших страницах всегда было есть и будет место для всех российских дорог – и маленьких, соединяющих два соседних поселка, и автострад протяженностью в тысячи километров, проходящих сквозь страну и Евразийский континент по всем направлениям.



Григорий Владимирович Резанов, главный редактор журнала «Автомобильные дороги»

А сейчас мы хотим предложить вам, наши уважаемые читатели, совершить небольшую экскурсию в историю журнала, а вместе с ним – и всей страны. Ведь, как сегодня, так и много лет назад каждый материал, выходящий на страницах этого издания, был отражением того, чем жили и живут наше Отечество и наш народ.

Дороги стахановской эпохи

Журнал «Автомобильные дороги» – первое дорожное и одно из старейших в нашей стране отраслевых изданий. В этом году мы, вместе с тысячами наших читателей, отметили свой 95-летний юбилей. В 1927 году вышел наш первый номер. А если быть до конца точными – не просто первый, а первый-второй, потому что он был сдвоенным. Майский-июньский сразу. Тогда журнал выходил под названием «Местный транспорт». Для того времени он смотрелся вполне солидно – 32 страницы, тираж 3,5 тысячи экземпляров ежемесячно. То, что журнал сразу заявил о себе, нет ничего удивительного или случайного. Он сам и его темы сразу приобрели государ-

ственной значимости. По-другому и быть не могло: на начало великих индустриальных и хозяйственных преобразований наша страна была, по сравнению с Европой или США, по сути, бездорожной территорией. Во время Гражданской войны и вплоть до начала реализации первой пятилетки дороги в стране не строились, шло лишь частичное, точечное, восстановление уже имевшихся в наличии.

Такая ситуация руководством Советского Союза, в 1930-е годы переживавшего процессы бурной индустриализации, воспринималась, как недопустимая. Поэтому в планах первой пятилетки, это 1928–1932 годы, большое внимание уделялось развитию дорожного хозяйства страны. Первая пятилетка явилась периодом бурного развития автомобильного транспорта в СССР, что выразилось как в быстром росте автомобильного парка, так и автодорожного строительства. Всего за этот период было построено 102 тыс. км новых автомобильных дорог. Густота автодорожной сети за эти годы выросла почти в полтора раза. В это время авторы журнала обращали особое внимание на то, что строительство фундамента социалистической экономики, создание в стране тяжелой индустрии и переход сельского хозяйства на путь крупного коллективного производства невозможно без соответствующего развития транспортной отрасли. Неотъемлемой ее частью должна была стать и вновь создаваемая общесоюзная дорожная система. Без нее, указывали они, невозможно наладить устойчивый экономический рост, создать на всей громадной территории страны устойчивые и экономические связи между регионами, удовлетворить постоянно растущий спрос на перевозки грузов и пассажиров. Укрепления дорожного хозяйства требовали и интересы упрочения обороноспособности страны, и данная тема также находила себе место на страницах номеров журнала, вышедших в годы первой пятилетки.

Вот лишь некоторые из важных событий из жизни дорожной отрасли тех лет, получивших подробное освещение на страницах нашего издания. Так, в конце 1930 года появился трест «Дормашстрой», объединивший четыре завода: Онежский, Рыбинский, Краснодарский, Кременчугский. Этот трест был создан с целью организации отечественного производства дорожных машин, и уже в начале 1931 года на его производственных мощностях начался выпуск специализированной дорожной техники: самоходных катков, камнедробилок, весового оборудования для сезонных дорожных работ.

В 1931 году было организовано и первое в СССР производство битумных эмульсий. В том же году разработаны первые в СССР обязательные технические условия для строительства дорог, в которых все они были подразделены по грузонапряженности и типу дорожной одежды на три типа: грунтовые, мощёные и шоссейные. В 1932 году в Москве был пущен в эксплуатацию первый завод по производству холодных асфальтобетонных смесей, который уже в первый год выпустил 1500 тонн продукции. Создание в период индустриализации отечественных отраслей дорожного машиностроения и производства современных дорожных материалов послужило материальной технической базой для освоения техники постройки усовершенствованных дорог. В эти годы впервые в стране были сооружены 640 км дорог усовершенствованного и высшего типа. Началось автодорожное строительство в Сибири и на Дальнем Востоке. Так, были сооружены Амуро-Якутская

магистраль протяженностью 869 км, Чуйский (598 км) и Усинский (345 км) тракты.

И о каждом из этих событий, ставших вехами в истории отечественной дорожной отрасли, подробно рассказали своим читателям авторы нашего журнала.

В ходе второй пятилетки, реализованной за 1933–1937 годы, страна получила более 230 тысяч километров профилированных грунтовых дорог. В 1937 году появилась новая структура, ответственная за развитие автодорожного комплекса страны – Главное управление шоссейных дорог НКВД СССР (ГУШОСДОР). В ведение нового управления перешли все дороги общегосударственного значения, а журнал будет его главным печатным органом. А наш журнал в 1938 году стал выходить под названием «Строительство дорог». Изменилось не только название. В годы второй пятилетки со страниц журнала освещались такие темы, как описание масштабов развернувшихся по всей стране работ по

борьбе с бездорожьем, с дефицитом качественных дорог – это один из важнейших участков фронта индустриализации молодой страны Советов. Авторы публикаций на тему необходимости скорейшей и максимально широкой механизации дорожных работ неоднократно приводили такие аргументы, как невозможность реализации пятилетних планов развития автодорожного хозяйства страны за счет использования ручного труда. Только лишь на выполнение земляных работ, как неоднократно указывали авторы таких публикаций, может потребоваться привлечение до полумиллиона работников ежегодно, если дорожные работы будут выполняться вручную. В случае же последовательного и масштабного внедрения механизации в дорожном строительстве для выполнения пятилетних планов по развитию автодорожной сети страны, согласно приводившимся в журнале расчетам специалистов, достаточно 6–8 тысяч работников. Причем это будут высококвалифицированные специалисты, способные обслуживать и эксплуатировать сложные передовые для своего времени машины. Которые, вдобавок ко всему, были в период второй пятилетки в основном импортные, приобретенные за остродефицитную валюту и золото.

В целом же в публикациях журнала до читателей настойчиво доводилась ключевая мысль – радикальное расширение и реконструкция дорожной сети страны является важнейшим фактором строительства новой, социалистической экономики. И каждый, кто причастен к делу дорожного строительства, обязан приложить все свои силы, чтобы Советский Союз в кратчайшие сроки покончил с доставшимся ему от прежних времен бездорожьем. Чтобы создание и содержание дорог из до сих пор одного из отсталых участков экономики превратилась в передовую отрасль народного хозяйства.

Еще одной постоянной, сквозной темой журнала, освещавшейся из номера в номер, стало обеспечение дорожников современными качественными дорожными материалами. Авторы многочисленных публикаций по данной тематике обращали



важное значение. Ведь журнал с первых своих номеров стал настоящим бойцом разговаривавшим по всей стране битв и сражений новой беспощадной войны – с бездорожьем. На эти сражения молодая советская республика мобилизовала около 100 тысяч специалистов и более миллиона рабочих. И уже к началу 30-х годов в стране сформировалась мощная дорожно-строительная отрасль, по-армейски дисциплинированная и готовая на трудовые подвиги. Наш журнал, каждый его автор, заняли свои места в их сплоченных рядах. Для подвигам место нашлось всем – им стала вся необъятная Страна Советов! Дорожное строительство развивалось стремительно. Буквально на глазах рос и креп, и наш журнал. В 1930 году, уже год выходя под названием «Дорожное хозяйство и автотранспорт», он увеличил тираж почти втрое – до десяти тысяч экземпляров. Задачи, которые ставило руководство автодорожной отрасли своему флагманскому печатному органу, формировались так: содействие развитию безрельсового, то есть, автомобильного, транспорта. Ведь период построения фундамента социалистической экономики характеризуется опережающим ростом основных фондов автотранспорта и



строительство и эксплуатации, как тогда говорили «дорожной безрельсовой сети». Планы развития дорожного хозяйства Советского Союза анализировались в журнале ведущими специалистами-дорожниками, которые обосновывали свои выводы связью планов по строительству новых и реконструкции уже имеющихся дорог с уже существующей и создаваемой экономической структурой, как отдельных регионов, так и страны в целом.

Кроме обсуждения вопросов, непосредственно относящихся к качественному и количественному росту дорожной сети в ходе реализации планов второй пятилетки, в журнале постоянно освещалась и тема механизации дорожного хозяйства. Из номера в номер читателям журнала доводи-



внимание на тот факт, что ограниченность в ресурсах, в том числе, и финансовых, вынуждает дорожников проектировать и строить дороги самых простых, а значит, дешевых, типов. Как результат, с большим перевесом проектировались и строились грунтовые дороги, на асфальтовые же, или, как тогда их обозначали, «гудронированные» дороги приходилось менее 3% от проектируемых и строящихся объектов, а на цементобетонные, согласно тогдашнему обозначению, «высшего типа» – 0,2%.

Такая ситуация авторам нашего журнала представлялась нетерпимой и они, как от своего имени, так и привлекая специалистов-дорожников, предстателей отраслевой науки, из номера в номер требовали – принять срочные меры для ликвида-

ции «каменного голода» дорожной отрасли. Приводились данные, свидетельствующие о том, что можно и нужно создавать по всей стране широкую сеть клинкерных заводов для обеспечения материальной базы строительства бетонно-клинкерных дорог. Производство этих и других современных дорожных материалов, позволяющих строить дороги с высокими эксплуатационными параметрами и продолжительными сроками службы, должно, подчеркивалось авторами публикаций журнала, стать одной из ключевых задач, решение которых необходимо внести в программу второго пятилетнего плана.

И, конечно, не остались без внимания издания ключевые дорожные события. Например, такие, как строительство первых советских автомагистралей Москва-Минск и Москва-Киев с асфальтобетонным покрытием и расчетной скоростью движения 120 км/ч. Репортажи с них, с большим количеством качественных иллюстрационных материалов, вызвали большой интерес у читателей, о чем свидетельствуют и их многочисленные письма в адрес редакции.

Огненные версты

Большая программа дорожного строительства намечалась и на третью пятилетку, которую планировалось выполнить за 1938-1942 годы. Но уже с западных границ доносились раскаты артиллерийских канонад и отзвуки бомбежек. В Европе начиналась новая большая война, и наша страна стремилась как можно скорее создать опорную дорожную сеть, способную обеспечить быстрое перемещение по всем направлениям полков, дивизий и армий. В число главных тем журнала в ходе начавшейся в 1938 году третьей пятилетки становятся дорожное обеспечение боевых операций, а еще – создание на шоссе посадочных площадок для истребителей и бомбардировщиков. Вероломное нападение нацистской Германии на СССР коренным образом поменяло все задачи и планы дорожников. Началась Великая Отечественная война, с первых же дней которой журнал превратился в настоящий боевой дорожный устав для офицеров и рядовых бойцов военно-дорожных частей РККА. Все его содержание было подчинено главному – в максимальной степени содействовать обеспечению эффективной работы по организации автодорожных коммуникаций как на фронте, так и в тылу. Журнал учил, как в кратчайшие сроки восстановить разрушенный мост, вести дорожные работы под огнем врага, что нужно знать специалистам для ускоренного возведения переправ, в чем особенности зимнего содержания фронтовых дорог. Такая радикальная перемена в работе журнала была жизненно необходима – ведь с самого начала войны интенсивность движения войск и автомобильного транспорта по автомобильным дорогам превзошла все ожидания. Потребовалось обеспечить восстановление, а в отдельных случаях и строительство новых автомобильных дорог, организацию на них движения большой интенсивности. И наш журнал с первых дней войны вносил свой посильный вклад в дорожное обеспечение действующей армии и ее тыла. Его корреспонденты подготовили за годы Великой Отечественной сотни материалов, в которых были показаны мужество, героизм и самоотверженность советских солдат и офицеров, равно как и дорожников, которые в тяжелых условиях, нередко с риском для жизни, обеспечивали армию дорогами, восстанавливали трассы, мосты, эстакады. Причем темами публикаций был не только ежедневный подвиг советского воина – немало материалов рассказывало о новом, передовом опыте дорожных строителей, научившихся в короткие сроки обеспечивать потребности в движении транспорта воинских частей. Так, не остались без внимания получившие широкое распространение в прифронтовой полосе методы укрепления грунтов органическими вяжущими. Регулярно выходили статьи, в которых широкой аудитории дорожников представлялись примеры успешного использования наряду с щебнем при восстановлении и строительстве щебеночных дорог песчано-гравийных смесей, шлаков, битого кирпича.

И, конечно, главной темой журнала на все четыре года войны была работа самих дорожников, прежде всего, тех из них, кто действовал в непосредственной близости

от линии фронта. Немало статей было посвящено работе легендарной Дороги жизни, проложенной по льду Ладожского озера. Ее официальное название – Военно-автомобильная дорога №101. Тысячи дорожников, обеспечивавших надежность ледяных маршрутов, водителей, которых не могли остановить ни бомбежки, ни грозящие смертью полыньи и разломы льда на их пути, солдат и офицеров, работников технических служб стали известны всей стране после того, как о них поведали публикации в нашем журнале. Наши корреспонденты подробно рассказывали о подвигах работников дорожной отрасли, которые внесли свой неоценимый вклад в то, что Ленинград выстоял, обеспечивая бесперебойные доставки в город продуктов, топлива, лекарств, оружия и боеприпасов и всего, что было нужно его жителям и вои-

самом высоком уровне подготовки и материально-технического и научного обеспечения дорожных войск и всего дорожного хозяйства страны. Эти выводы не потеряли своей значимости и в наше время.

Уже в наше время, в 2020 году, журнал «Автомобильные дороги» в знак памяти о подвиге советских дорожников в годы Великой Отечественной и нашего глубочайшего уважения к их ратному труду в каждом номере публиковал статьи, в которых рассказывал о выдающихся, малоизвестных и просто интересных фактах и событиях из жизни и работы дорожных строителей в военную пору. О не таком знаменитом, как через северную Атлантику, морскими конвоями, но от этого не менее важном маршруте поставки автотранспортом оружия и техники в рамках программы ленд-лиза через Иран. О том, как генерал

созданного в том же году Министерства транспортного строительства. И его статьи были о новой мирной жизни. На страницах, как в зеркале времени, отразились освоение целины, разведка и разработка гигантских нефтяных, а затем и газовых месторождений Западной Сибири, строительство крупнейших в мире ГЭС, заводов-гигантов и тысяч километров современных, оснащенных по последнему слову дорожной техники и науки автотрасс. Это уже было не просто ведущее отраслевое издание – журнал стал авторитетной площадкой для обсуждения задач и проблем дорожного строительства, и этот статус он сохраняет и в наши дни. Коллектив «Автомобильных дорог» решал важнейшую отраслевую задачу: собирать воедино весь передовой опыт дорожников, доносить его до каждого, кто связал свою жизнь со



нам-защитникам ленинградских рубежей для жизни и победы. А еще – подарили жизнь тем 514 тысячам ленинградцев и более 35 тысячам раненых красноармейцев, которые были по льду Ладоги эвакуированы из осажденного города.

Важным этапом в работе журнала в годы войны имело и освещение работы дорожников в ходе Сталинградской битвы. Он в эти дни рассказывал о работе дорожников по организации автодорожных мостов и переправ через Волгу и ее притоки. Их постройка и эксплуатация под обстрелом артиллерии противника и в условиях постоянных налетов его авиации были поистине героическим подвигом военных дорожников. Этот подвиг был увековечен и в статьях нашего издания.

Подробное освещение работы дорожников в военную пору сопровождало их труд в ходе таких ключевых событий Великой Отечественной, как Курская битва, форсирование Днепра, освобождение Украины и Белоруссии, оккупированных немцами стран Восточной и центральной Европы и, наконец, Берлинская операция. Также в журнале рассказывалось и о том, как, находясь за границей СССР, советские дорожники оказывали всемерную помощь освобожденным Советской Армией народам Европы в ликвидации тяжелых последствий фашистской оккупации и восстановлении транспортных коммуникаций в их странах.

А уже после Победы у журнала появилась новая большая тема его публикаций: анализ и оценка опыта дорожного обеспечения армии в Великой Отечественной войне. Авторы публикаций по данной тематике раскрывали важную, подчас неоценимую, роль дорожников в успешной реализации целого ряда крупных операций Красной Армии и победного завершения войны в целом, а также указывали на необходимость постоянного поддержания на

Иосиф Апанасенко буквально с нуля создал на Дальнем Востоке развитую сеть военных автодорог. Они позволяли быстро перебрасывать большие объемы живой силы и боевой техники на значительные расстояния практически в любую точку на границе с марионеточной территорией Японии Маньчжоу-Го, где в полной боеготовности всю войну простояла, дожидаясь приказа «Кугеки!» (В атаку!), миллионная Квантунская армия. Приказ ей так и не был дан во многом благодаря тем дорогам, которые построил Иосиф Родионович. А еще – какой была повседневная жизнь и работа советских дорожников на войне, какие простые, но эффективные изобретения они внедряли на своих трудовых постах и как они, вместе со всей страной, праздновали окончание войны. Возьмите любой номер нашего журнала, вышедший в юбилейном 2020 году. И вы узнаете много нового и интересного о вкладе дорожников в нашу общую Великую Победу.

Возрождение и созидание

Во время боевых действий оказались разрушены 91 тысяча километров автомобильных дорог, 90 тысяч мостов общей протяженностью 980 километров. После окончания войны первоочередной задачей, вставшей перед дорожными службами, стал ремонт и восстановление дорог. Поэтому, хотя военная тематика в первые послевоенные годы оставалась одной из ключевых, постепенно основное место в журнале заняли материалы на далекие от войны темы: о техническом перевооружении дорожной отрасли, новых средствах механизации, облегчающих труд автодорожников, о передовых методах проектирования магистралей, мостов и тоннелей. В 1954 году издание получило новое имя, которое носит и по сей день, – «Автомобильные дороги». Журнал стал ключевым изданием

строительством автотрасс. С ней журнал справился с честью, о чем свидетельствует одна из высших советских наград за добросовестный труд – орден «Знак Почета», врученный редакции в 1977 году. Об этом же говорил и завидный для отраслевого ежемесячного журнала тираж – более 25 тысяч экземпляров, что позволяло называть его одним из популярнейших отраслевых изданий.

Время не стоит на месте. И в бурную эпоху перемен и перехода к рыночной экономике настала пора меняться и нашему журналу. В 1996 году вышел первый номер обновленного самой этой эпохой «Автомобильных дорог». Учредителями издания стали появившиеся всего годом ранее Федеральный дорожный департамент Минтранса России и тогда еще ЗАО «Издательство «Дороги». 95 лет назад, обращаясь к читателям, журналисты, вошедшие в состав первой редакции нашего журнала, объявили о своих главных целях и задачах: «Разработка вопросов техники и экономики, местного транспорта в части автомобильного и дорожного хозяйства. В отношении характера содержания и изложенных статей редакция считает, что статьи должны быть доступны широкому кругу читателей с разной степенью подготовки и развития». На протяжении всей своей почти вековой биографии журнал и люди, создававшие его, ни в одном своем номере не позволили себе ни на шаг отступить от раз и навсегда определенных нашими славными предшественниками приоритетов. Это обращение можно назвать девизом нашей работы и сейчас.

Прошли десятилетия, но мы по-прежнему, как и те, кто 95 лет назад держал в руках еще пахнувший типографской краской тот самый первый сдвоенный номер журнала, готовы добросовестно работать, сохраняя драгоценные традиции старейшего издания автодорожной отрасли.

Конкурс «Дороги России-2022»

ПОБЕДИТЕЛИ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ» БАШКИРСКАЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Председатель ДАВЛЕТШИН Марат Феликсович

В Общественную организацию Республиканскую организацию Башкортостана Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства входят 68 первичных профсоюзных организаций (ППО), объединяющие более 7,5 тысяч членов Профсоюза.

Во всех предприятиях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, дорожного хозяйства, находящихся на обслуживании в ОО РОБ РОС-ПРОФТРАНСДОР заключены коллективные договоры, устанавливающие дополнительные, по сравнению с Трудовым кодексом РФ гарантии работникам.

Одним из важных мотивирующих факторов членства в Профсоюзе является активная деятельность профсоюзных организаций в направлении охраны труда. Организована техническая инспекция, на предприятиях действуют комиссии по охране труда, институт уполномоченных профкомов по охране труда. Ведется постоянная работа по организации системы их непрерывного обучения. На базе Института повышения профсоюзных кадров активно проводится обучение уполномоченных и членов комиссий (комитетов) по охране труда.

Первичные профсоюзные организации добиваются решения многих проблем по улучшению условий труда, санитарно-бытовых условий, обеспечения средствами индивидуальной защиты, предоставления льгот и компенсаций за работу в неблагоприятных условиях труда, защиты трудовых прав работающих.

Важным блоком в деятельности профорганизации является осуществление правовой помощи членам Профсоюза. Вопросы контроля за соблюдением трудовых прав членов Профсоюза регулярно рассматриваются на заседаниях выборных органов территориальной профорганизации и



профсоюзных комитетов первичных профсоюзных организаций.

Много внимания уделяется работе с молодежью.

По мнению Башкирского Рескома Профсоюза, сегодня профсоюзам, наряду с опытом старших работников, необходимы свежие силы, мысли, дела. «Будет молодежь закрепляться на профсоюзной работе – значит, мы на верном пути, это и будет одним из показателей эффективности модернизации профсоюзного движения. Молодежь – это стратегический ресурс Профсоюза» - так говорят профсоюзные активисты.

Молодежным советом Республиканской организации Профсоюза ведется работа, направленная на привлечение внимания к проблемам молодежи с целью защиты ее социально-трудовых прав. Особое внимание уделяется привлечению молодежи к активной профсоюзной деятельности и формированию молодежного профактива.

Во всех первичных профсоюзных организациях избраны уполномоченные по работе с молодежью, образованы молодежные комиссии (советы) при профсоюзных комитетах, увеличено представительство молодежи в составах выборных профсоюзных органов на всех уровнях Республиканской организации Профсоюза. Члены Молодежного совета Республиканской организации Профсоюза регулярно принимают активное участие в мероприятиях, проводимых Молодежными советами Федерации профсоюзов Республики Башкортостан и Профсоюза.

В целях пополнения отраслевых организаций молодыми кадрами: рабочими, специалистами, а также для более эффективного их участия в развитии организации, обеспечения их занятости с уровнем дохода, обеспечивающим достойную жизнь, разработаны и действуют соответствующие положения, входящие в состав коллективных договоров.

Работа по организации санаторно-курортного лечения и летнего отдыха работников и оздоровления их детей осуществляется работодателями совместно с профсоюзными организациями.

Ориентируясь на успешный опыт организации оздоровления членов Профсоюза, а также в соответствии с многочисленными предложениями о продолжении практики организации оздоровления и отдыха, Республиканской организацией Профсоюза продолжается работа в данном направлении. Прямые договоры со скидками на оздоровление членов Профсоюза и членов их семей показали свой экономический эффект. Благодаря профсоюзной скидке оздоровились более 25 семей членов Профсоюза, экономия бюджета семей за период с 2021 г. составила более 180 000 рублей.

Реализуя информационную политику Профсоюза, первичные профсоюзные ор-

ганизации используют в своей работе информационные ресурсы Рескома Профсоюза, ЦК Профсоюза, Федерации профсоюзов республики Башкортостан.

В данном направлении продолжается работа по формированию единого информационного пространства в Республиканской организации Профсоюза.

Во многих первичных профсоюзных организациях эта работа целенаправленно проводится. Реском Профсоюза регулярно обновляет Интернет-сайт, создана группа в социальной сети ВКонтакте. Для оперативного оповещения и сбора информации для председателей первичных профсоюзных организаций создана группа WhatsApp. Все первичные профсоюзные организации осуществляют документооборот по электронной почте. В том числе информация о наиболее важных событиях профсоюзной жизни, изменений в законодательстве и принятых профсоюзными органами решениях, размещается на официальных Интернет-сайтах профсоюзных организаций. Кроме того, используются и традиционные способы информирования членов Профсоюза о своей деятельности: на профсоюзных собраниях, конференциях, совещаниях, через информационные стенды, электронную почту, а также регулярное проведение в Обществе видеоконференций.

Давлетшин Марат Феликсович начал работу в Республиканской организации Профсоюза автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в 2013 году техническим инспектором труда Профсоюза. В 2015 году он был избран заместителем председателя Рескома по молодежной политике, а в августе 2018 года - председателем Республиканской организации Башкортостана Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Председатель ПУТИНЦЕВ Василий Матвеевич

Деятельность Владимирского областного комитета профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства началась в 1954 году. Во все годы основной целью работы Обкома профсоюза было достижение достойных условий труда и достойной оплаты труда работников дорожной отрасли и работников автотранспортных предприятий региона.

В настоящий момент основные цели и задачи Владимирской территориальной организации профсоюза остались неизменными – соблюдение трудового законодательства, улучшение условий труда работников, достижения достойного уровня оплаты труда, повышения престижа рабочих профессий, оздоровление работников в санаториях, укрепление коллективов.

Владимирская областная общественная организация Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства объединяет в своих рядах 21 первичную профсоюзную организацию, состоящих из 953 членов профсоюза. В основной массе – это организации дорожной отрасли региона. На всех предприятиях заключены и действуют коллективные договора.

С 2020 года председателем Владимирской областной организации профсоюза «ВЛАДПРОФТРАНСДОР» избран Путинцев Василий Матвеевич. До избрания на должность председателя Обкома профсоюза, Василий Матвеевич более 20 лет проработал в дорожной организации, и знает все особенности и условия труда от дорожного рабочего до главного инженера. Он более 14 лет являлся председателем первичной профсоюзной организации, членом Президиума Областного комитета Профсоюза, председателем координационного совета профсоюзов муниципального образова-



ния. Имеет 2 высших образования.

В настоящее время огромное внимание со стороны председателя Областной организации отраслевого Профсоюза уделяется социальному партнерству с работодателями дорожно-транспортного комплекса региона. В 2021 году заключено региональное отраслевое соглашение по дорожному хозяйству Владимирской области на 2022-2024 годы, ведется работа по разработке и заключению регионального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому пассажирскому наземному транспорту области. Проводится работа по созданию в области регионального Союза работодателей дорожных организаций, восстанавливаются связи с ассоциацией автотранспортников Владимирской области. На выездном заседании Исполкома Центрального комитета Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, проходившего 28 июня 2022 года в г. Владимире, данные задачи были одобрены поддержаны. Так же на данном заседании было достигнуто соглашение с Де-

партаментом транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области в совместной деятельности в данном направлении.

Большое внимание Обком профсоюза уделяется соблюдению на предприятиях дорожно-транспортной отрасли трудового законодательства, условий труда и быта работников, соблюдений требований охраны труда и техники безопасности. Проводятся выездные рейды в организации и на объекты строительства, контролируется выполнение производственных процессов и бытовых помещений, проводятся обучения как для председателей первичных профсоюзных организаций, так и для специалистов по охране труда. Председателем Областного комитета, в соответствии с планом работы, периодически проводятся встречи с трудовыми коллективами, на которых работникам доводится информация о деятельности профсоюзов, о достижениях профсоюзов в решении вопросов по защите их трудовых прав и интересов. Так, например, в результате совместной работы с руководством ГУП «ДСУ-3» - ставка первого разряда дорожника рабочего на данном предприятии с 1 июня 2022 года увеличилась до величины 1,15 от прожиточного минимума трудоспособного населения по Владимирской области (как закреплено в ОС по ДХ ВО).

Немаловажную роль играет забота о здоровье работников предприятий. В 2021 и 2022 годах председателем Владимирской территориальной организации Профсоюза заключены договора с тремя санаториями Центрального Федерального округа, которые предоставляют путевки на санаторное оздоровление работников предприятий, находящихся на обслуживании во Владимирской областной организации профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР, с 20% профсоюзной скидкой. В 2021 году подобное оздо-

ровление в этих санаториях прошло 19 человек, а за истекший период 2022 года свое здоровье поправил уже 21 работник предприятия и члены их семей.

Деятельность Владимирской областной общественной организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства по достижению основных целей и задач очень тесно связана с деятельностью Центрального комитета Профсоюза, органов государственной власти различных уровней, а также с руководителями предприятий. По мнению Василия Матвеевича Путинцева только совместная работа, надежное социальное партнерство позволит обеспечить нормальный производственный климат в трудовых коллективах дорожных организаций, достойные условия труда работников. В своем выступлении на Международном дискуссионном клубе «Валдай» (27.10.2022) президент Российской Федерации В.В. Путин призвал «бороться за повышение заработной платы». Он высоко оценил то, что «профсоюзы это делают, делают несмотря ни на что, делают, в условиях проводимой спецоперации...».

Владимирская территориальная организация Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства выражает решимость и в дальнейшем делать все от нее зависящее, чтобы реальные доходы человека труда постоянно возрастали, чтобы поднять престиж простых рабочих специальностей, таких как: водитель, кондуктор, слесарь, дорожный рабочий, асфальтобетонщик, механизатор, тракторист, и многих-многих других; чтобы труд был безопасным, а результаты труда радовали не только работников, но и всех, кто этими результатами пользуется.

**ТАТАРСКАЯ РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**
Председатель - ДАНИЛОВ Юрий Николаевич

Татарская территориальная организация профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства имеет вековую историю.

Главный стратегический курс профсоюза направлен на становление и развитие социального партнерства между работниками, работодателями и государственными органами разных уровней.

С принятием 17 ноября 2015 года Указа Президента Республики Татарстан «О развитии социального партнерства в сфере труда в Республике Татарстан» активизирована совместная деятельность Профсоюза с Министерством транспорта и дорожного хозяйства РТ.

Большинству предприятий и организаций отрасли на протяжении многих лет удается сохранить и увеличить профсоюзное членство до 100%.

В целом по отрасли в республике членами профсоюза сегодня являются почти 10 тыс. человек.

В дорожно-транспортном комплексе Республики Татарстан практическую базу для решения задач социального партнерства выполняют отраслевые (тарифные) соглашения.

Приоритетным направлением в деятельности социальных партнеров остаются вопросы уровня заработной платы.

Средняя заработная плата по отрасли в целом – 36044 руб., что по сравнению аналогичным периодом прошлого года составляет 115 %.

В ряде предприятий установлены различные виды доплат и надбавок, что стимулирует работников к более эффективному выполнению трудовых обязанностей: доплаты за трудовые заслуги, за достижение высоких производственных результатов, за государственные и ведомственные награды, за выслугу лет, за высокую квалификацию, за присвоение ученой степени,



за профессиональное мастерство, молодым специалистам, за проведение мероприятий по повышению производительности труда, за выполнение производственных показателей и т.д. - АО «Алексеевскдорстрой», АО «Каздорстрой», АО «Транспроект», ЗАО «Трест Камдорстрой», ГКУ «Главтатдортранс», АО «Институт «Татдорпроект», ФКУ «Волго-Вятскуправтодор», МУП г. Казани «ПАТП-2», МУП г. Казани «ПАТП-4», МУП «Метроэлектротранс» и др.

В АО «Алексеевскдорстрой», АО «Каздорстрой», АО «Транспроект», ГКУ «Главтатдортранс», АО «Институт «Татдорпроект», ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» имеют спортивные команды и активно принимают участие в спортивных мероприятиях, проводимых Республиканской организацией профсоюза совместно с ФСО «Спартак-Татарстан».

В АО «Алексеевскдорстрой» за счет средств предприятия построены жилые дома для работников, многоквартирные дома, оказывается помощь в приобретении

жилья по ипотеке, выдаются займы. Работникам предоставляются путевки в санатории, профилактории, детские оздоровительные учреждения с компенсацией стоимости до 100 %. Работникам и их детям за счет средств работодателя оплачивается обучение в вузах и ссузах.

По-прежнему для сторон социального партнерства являются приоритетными вопросы по обеспечению стабильной занятости, развитию трудового потенциала.

Отраслевыми соглашениями в сфере занятости предусмотрены условия по обеспечению профессиональной подготовки, переподготовки, повышению квалификации работников, обучению новым профессиям.

Приоритетным направлением в деятельности социальных партнеров были и остаются – сохранение жизни и здоровья работников, создание безопасных условий труда.

Ежегодно на реализацию мероприятий по созданию безопасных условий труда направляются значительные средства.

Одно из главных направлений в работе Республиканской организации профсоюза – правозащитная и нормотворческая деятельность.

Ежегодно на консультативном приеме по вопросам трудового и других отраслей права Республиканский комитет отраслевого профсоюза принимает более 100 членов профсоюза. Работникам отрасли оказывается помощь в подготовке обращений в суды, профсоюз в судах представляет интересы членов профсоюза по трудовым и пенсионным делам.

С целью обеспечения социальной защиты работников и пенсионеров отрасли в отраслевые соглашения включены разделы о социальных гарантиях, льготах и компенсациях для этой категории.

Важным направлением социальной по-

литики является забота о ветеранах предприятия, ветеранах ВОВ, инвалидах и пожилых людях.

В разделы отраслевых соглашений о дополнительных социальных гарантиях включены обязательства по обеспечению детей работников отдыхом в оздоровительных учреждениях.

Большое внимание администрация и профсоюзные комитеты уделяют истории своих предприятий и отрасли в целом, что способствует популяризации отрасли, профессий в автотранспорте и дорожном хозяйстве.

Например, в АО «Алексеевскдорстрой» создан Музей истории дорог и дорожного строительства, состоящий из двух залов и имеющий обширную экспозицию. В музеях отраслевых предприятий есть и стенды, посвященные страницам истории профсоюза и его сегодняшней жизни.

Республиканскую отраслевую организацию профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства возглавляет Юрий Николаевич Данилов, который является председателем с 2010 года. Одновременно на общественных началах является заместителем председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Юрий Николаевич имеет 42-х летний опыт работы в отрасли дорожного хозяйства в системе объединения «Татавтодор». За успехи в работе и плодотворный труд Ю.Н. Данилов награжден нагрудными знаками и почетными званиями: «Почетный дорожник России», «Почетный работник транспорта России», «Заслуженный строитель Республики Татарстан». Кроме этого, Юрий Николаевич награжден ведомственными наградами Российской Федерации и Республики Татарстан, профсоюзными наградами, медалями, нагрудными знаками.

Союз работодателей «АСПОР» продолжает традицию издания годового еженедельника с датами рождения руководителей предприятий и организаций, специалистов и ветеранов дорожно-строительного комплекса «ДОРОЖНИК-2023».

АСПОР рекомендует

**ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК «ДОРОЖНИК» –
ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР И ПОМОЩНИК!**

Это полноцветный настольный перекидной годовой календарь – ценное и нужное издание для всех, кто имеет отношение к дорожной отрасли. Календарь удобен и многофункционален. Листы с календарной датой имеют свободное поле для деловых записей, на развороте листа дана информация о руководителях и специалистах, родившихся именно в этот день. Эти сведения позволят Вам следить за профессиональным ростом Ваших друзей и знакомых, напомнят о необходимости поздравить их с днем рождения. В начале каждого месяца размещены цветные фотографии юбиляров с краткими биографическими данными.



Еженедельник направляется сенаторам, депутатам Государственной Думы, в Министерство транспорта РФ, Росавтодор. Распространяется среди федеральных и территориальных органов управления дорожным хозяйством, подрядных дорожно-строительных, проектных, изыскательских, учебных и науч-

ных организаций, а также предприятий, производящих дорожно-строительные технику и материалы в России и странах СНГ.

В случае Вашей заинтересованности в размещении информации о работниках Вашей организации просим предоставить данные согласно прилагаемой

форме. Информация с датами рождения размещается бесплатно.

На платной основе предлагаем разместить на цветных вкладках фотографии юбиляров с краткими биографическими очерками и материалы рекламного характера о Вашей организации и выпускаемой продукции.

Для определения тиража просим в заявке указать количество экземпляров, необходимое Вашей организации. Цена еженедельника в ламинированном переплете – 1900 рублей, в переплете из высококачественного кожзаменителя – 2300 рублей.

Условия участия и технические характеристики изложены на сайте aspor.ru.

Форма представления материалов о персоналиях, размещаемых в еженедельнике:

№ п/п	Ф. И. О.	Число, месяц, год рождения	Должность	Наименование предприятия (организации)
1.				
2.				

Телефоны: 8(495) 496-87-67, 8(903) 743-32-05, 8(926) 152-45-89, 8(916) 261-17-87, 8(903) 553-89-55
Адреса эл.почты: aspor_rd@mail.ru; aspo310@mail.ru; aspor30@mail.ru; aspor313@mail.ru; malova07@mail.ru

Первая мировая война длилась с 1 августа 1914 г. по 11 ноября 1918 г. В ней принимало участие 38 государств с населением 62% от мирового. Эта война была достаточно неоднозначной и крайне противоречиво описана в современной истории. Видный политик Англии Чемберлен сказал, что свержением самодержавия в России достигнута одна из целей войны. В результате своего участия в Первой мировой войне Россия потеряла: примерно 1/4 населения, 1/4 пашневых земель и 3/4 угольной и металлургической промышленности.

ОКОНЧАНИЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Противники в войне

Война происходила между двумя группами стран:

– **Антанта.** Российская империя, Франция, Великобритания. Союзниками выступали США, Италия, Румыния, Канада, Австралия, Новая Зеландия.

– **Тройственный союз.** Германия, Австро-Венгрия, Османская империя. Позже к ним присоединилось Болгарское царство и коалиция стала именоваться «Четверной союз».

В войне принимали участие следующие крупные страны: Австро-Венгрия, Германия, Турция, Болгария. Страны Антанты и союзники: Россия, Франция, Бельгия, Великобритания, Италия, Румыния.

Причины Первой мировой войны

Главная причина начала Первой мировой войны заключается в стремлении ведущих держав, прежде всего Англии, Франции и Австро-Венгрии к переделу мира. Дело в том, что колониальная система к началу XX века рухнула. Ведущим европейским странам, которые годами процветали за счет эксплуатации колоний, теперь нельзя было получать ресурсы просто так, отнимая их у индусов, африканцев и южноамериканцев. Теперь ресурсы можно было только отвоевывать друг у друга. Поэтому и нарастали противоречия:

– Между Англией и Германией. Англия стремилась не допустить усиления влияния Германии на Балканах. Германия стремилась укрепиться на Балканах и Ближнем Востоке, а также стремилась лишить Англию морского господства.

– Между Германией и Францией. Франция мечтала вернуть себе земли Эльзас и Лотарингию, которые она потеряла в войне 1870-71 гг. Так же Франция стремилась захватить немецкий Саарский угольный бассейн.

– Между Германией и Россией. Германия стремилась отнять у России Польшу, Украину и Прибалтику.

– Между Россией и Австро-

Венгрией. Противоречия возникали из-за стремления обеих стран оказывать влияния на Балканы, а также стремление России подчинить себе Босфор и Дарданеллы.

Повод к началу войны

Поводом к началу Первой мировой войны послужили события в Сараево (Босния и Герцеговина). 28 июня 1914 г. член организации «Черная рука» движения «Молодая Босния» Гаврило Принцип убил эрцгерцога Франца Фердинанда. Фердинанд был наследником австро-венгерского престола, поэтому резонанс у убийства был громадный. Это был повод Австро-Венгрии напасть на Сербию.

Здесь очень важно поведение Англии, поскольку Австро-Венгрия самостоятельно не могла начать войну, ведь это практически гарантировало войну во всей Европе. Англичане на уровне посольства убеждали Николая II, что Россия в случае агрессии не должна оставлять Сербию без помощи. Но тут же вся (подчеркиваем) английская пресса писала о том, что сербы варвары и Австро-Венгрия не должна оставлять безнаказанным убийство эрцгерцога. То есть, Англия сделала все, чтобы Австро-Венгрия, Германия и Россия не уклонялись от войны.

Окончание войны для России

Весной 1917 г. Германия предприняла очередное наступление на Западном фронте. Несмотря на события в России, западные страны требовали, чтобы Временное правительство исполняло соглашения, подписанные Империей, и отправило войска в наступление. В результате 16 июня русская армия перешла в наступление в районе Львова. Опять же, мы спасли союзников от крупных сражений, но сами подставились капитально.

Русская армия, измотанная войной и потерями, не хотела воевать. Вопросы провианта, обмундирования и обеспечения припасами за годы войны так и не

были решены. Армия воевала неохотно, но вперед продвигалась. Немцы были вынуждены вновь перебросить сюда войска, а союзники России по Антанте вновь изолировали себя, наблюдая за тем, что будет происходить дальше. 6 июля Германия пере-



шла в контрнаступление. В его результате 150 тыс. русских солдат погибло. Армия фактически перестала существовать. Фронт развалился. Россия воевать больше не могла, и эта катастрофа была неминуема.

Люди требовали выхода России из войны. И это было одно из их главных требований к большевикам, которые в октябре 1917 г. захватили власть. Изначально на 2 съезде партии Большевики подписали декрет «О мире», фактически провозгласив выход России из войны, а 3 марта 1918 г. подписали в Брест-Литовске сепаратный мирный договор. Условия этого мира были следующими:

– Россия заключает мир с Германией, Австро-Венгрией и Турцией.

– Россия теряет Польшу, Украину, Финляндию, часть Белоруссии и Прибалтику.

– Россия уступает Турции Батум, Карс и Ардаган.

События в войне в 1918 году

Германия избавилась от Восточного фронта и от необходимости вести войну по двум направлениям. В результате весной и ле-

том 1918 г. она предприняла попытки наступления на Западном фронте, но никакого успеха это наступление не имело. Более того, по его ходу становилось очевидно, что Германия выжимает максимум из себя, и что ей необходим перерыв в войне.



Решающие события в первой мировой войне произошли осенью. Страны Антанты совместно с США перешли в наступление. Немецкая армия была полностью вытеснена из Франции и Бельгии. В октябре Австро-Венгрия, Турция и Болгария заключили перемирие с Антантой, и Германия осталась воевать в одиночестве. Ее положение было безнадежным, после того, как немецкие союзники по «Тройственному союзу» по сути капитулировали. Вылилось это в то же, что произошло и в России – революция. 9 ноября 1918 г. император Вильгельм II был свергнут.

11 ноября 1918 г. первая мировая война 1914-1918 гг. завершилась. Германия подписала полную капитуляцию. Произошло это под Парижем, в Компьенском лесу, на станции Ретонд. Капитуляцию принимал французский маршал Фош. Условия подписанного мира были следующими:

– Германия признает полное поражение в войне;

– возврат Франции провинции Эльзаса и Лотарингии к границам 1870 г., а также передача Саарского угольного бассейна;

– Германия теряет все свои колониальные владения, а также обязывалась передать 1/8 часть

своей территории географическим соседям;

– на 15 лет войска Антанты наводятся на левом берегу Рейна;

– к 1 мая 1921 г. Германия должна была выплатить членам Антанты (России ничего не полагалось) 20 миллиардов марок золотом, товарами, ценными бумагами и т.п.;

– 30 лет Германия должна выплачивать репарации, причем величину этих репараций устанавливают сами победители и могут их увеличивать в любой момент в течение этих 30 лет;

– Германии запрещалось иметь армию, численностью выше 100 тыс. человек, причем армия обязана была быть исключительно добровольной.

Условия «мира» были настолько унижительными для Германии, что страна фактически становилась марионеткой. Поэтому многие люди того времени говорили, что Первая мировая война хоть и закончилась, но закончилась не миром, а перемирием лет на 30. Так оно и в конечном итоге и получилось...

Итоги Первой мировой войны

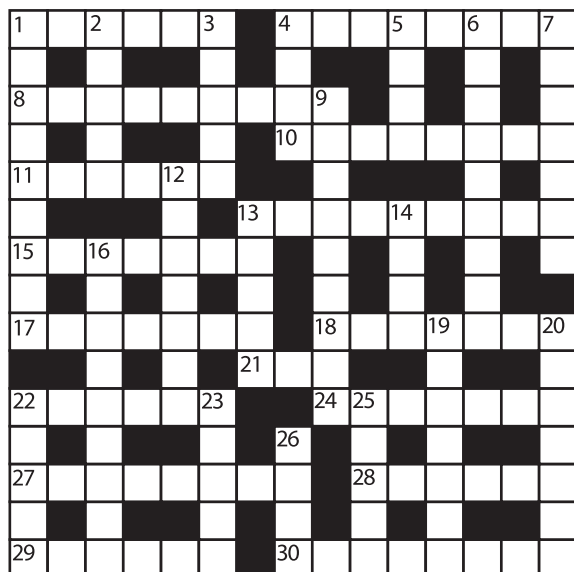
Первая мировая война велась на территории 14 государств. В ней принимали участие страны, с общей численностью населения выше 1 миллиарда человек (это примерно 62% от всего населения мира на тот момент). Всего странами участниками было мобилизовано 74 миллиона человек, из которых 10 миллионов погибло и еще 20 миллионов получили ранения.

В результате войны политическая карта Европы существенно изменилась. Появились такие независимые государства, как Польша, Литва, Латвия, Эстония, Финляндия, Албания. Австро-Венгрия распалась на Австрию, Венгрию и Чехословакию. Увеличили свои границы Румыния, Греция, Франция, Италия. Проигравших и потерявших в территории было 5 стран: Германия, Австро-Венгрия, Болгария, Турция и Россия.

Леся ГОЛОВА

На досуге

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Прекрасно плавающее шапочное сырё. 4. Акустическое явление, свойственное не только волнам, но и обществу. 8. Звено колбасной цепи, о которой мечтает любая собака. 10. Поставщик оттуда. 11. Топливо для костра инквизиции. 13. Повышение качества обслуживания или самочувствия. 15. Булькает перед употреблением. 17. Часть акта в драме. 18. Тридесятая государственная формация. 21. Летят со скоростью 7 штук в неделю. 22. Ума нет, а хитрее зверя. 24. Торг с балаганом. 27. Игра с закрытым ртом. 28. Любитель громких слов. 29. На эту верёвку садится гимнастка. 30. Стиль работы, непопулярный у лентяев.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Сын, которому досталось от родителей. 2. Гастрольный марафон. 3. Пришитый бренд. 4. Нужны, чтобы брать. 5. В этом городе поставлен памятник скрепке. 6. Трезвенник. 7. Автомобильная марка, логотип которой символизирует зубья шевронного колеса. 9. Операция, которую врачи не делают с головой. 12. Плетётся, но не кружево. 13. Жизнь в тисках традиций. 14. Ключ для шпионского письма. 16. Оскорбительный обмен мнениями. 19. Её даёт тот, кто позволяет ездить на себе. 20. С его помощью слабая женщина может покорить даже самого сильного мужчину. 22. Трава-«эскиммо». 23. Трио трио. 25. Лошадь и извозчик в одном трудящемся лице. 26. Леопард, сбегавший в горы.

Улыбнись

– Сёмочка, я тут сахара искала и нашла в дуле твоего ружья деньги. Что ты мне хотел купить, дорогой?

Нет ничего более сытного, чем овсянка. На моей памяти ещё никто не просил добавки, все наедались с одной порции.

Очень дешёвый пластический хирург в конце операции всегда говорит: «Ну, пока так...».

Криминальная сводка:
– Два с половиной неизвестных пытались украсть из зоопарка крокодила.

Измена делает человека более счастливым, жизнерадостным и удовлетворённым, а что ещё надо для спокойной семейной жизни.

Пешеход! Переходя дорогу помни: этот свет – зелёный, тот свет – красный.

– Я что, похожа на дуру?
– Конечно нет, глупышка.

Серьёзные отношения – это когда молодой человек выходит из квартиры девушки с мусором.

Мужчина, окончивший школу с золотой медалью, а вуз с красным дипломом и получающий 16 тысяч рублей в месяц никак не решится сказать сыну: «Учись хорошо, сынок».

– Ты чего вечером делаешь?
– Ничего. Я пить бросил...

Учредитель и издатель АСПОР

Газета зарегистрирована в Комитете РФ по печати 30.06.99 г. № 019021.

Главный редактор Александр МАЙСКИЙ
Выпускающий редактор Ольга МАЛОВА
Набор и верстка Ольга КОЧКИНА

Адрес: 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, АСПОР.
Тел.: 8(495) 496-87-67, 496-91-55, факс: 8(495) 496-57-45.
E-mail: aspor_rd@mail.ru www.aspor.ru

© При перепечатке ссылка на «РД» обязательна. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несет. Отпечатана на ОАО «Подольская фабрика офсетной печати». 142100, г. Подольск, Моск. обл., Ревирпроспект, д. 80/42. Тираж 16000 экз. Номер подписан в печать 2.11.2022. Заказ №04206-22.