

А.В. Манин-Уралец

**Героика.
Социализма
исторический
закон. Том 7**

А.В. Манин-Уралец

Героика. Социализма

исторический закон. Том 7

<https://litres.ru/74070674>

SelfPub; 2026

Аннотация

Том 7 «Героика. Социализма исторический закон» - заключительная часть фундаментального историко-философского труда «Энергия социализма: 100 лет генерации труда» издания 2023 года ВОО Героев, лауреатов Государственных премий и кавалеров государственных наград «Трудовая доблесть России», содержащее наставнический методико-методологический курс познания истинной природы социально-трудовых явлений советской эпохи 1917-1991 годов в энергетике закономерностей и законов, формирующих и движущих систему социализма до распада Союза ССР. Генерация труда в поле социально-культурных запросов общества рассматривается сквозь историческую призму становления и развития производительных сил и использования ресурсов промышленности со времен царской эпохи с продолжением ее в советской и современной действительности. Главным двигателем социализма 1917-1991 гг. автором рассматривается Исторический общесоциологический

закон Исторического потенциала советского промышленного предприятия (предприятия СССР).

А.В. Манин-Уралец

Героика. Социализма

исторический закон. Том 7

Том 7 «Героика. Социализма исторический закон» представляет заключительную 12 часть фундаментального труда, изданного в 2023 году, «Энергия социализма: 100 лет генерации труда». (Наставнический семинар выявления, обобщения и аналитики закономерностей общесоциологического Закона исторического потенциала промышленных предприятий СССР - ключа к познанию истин социально-трудовых явлений эпохи социализма советского типа 1917-1991 гг.)

Общее издание «Энергия социализма: 100 лет генерации труда» включило в себя наставнический методико-методологический курс познания истинной природы социально-трудовых явлений советской эпохи 1917-1991 годов в энергетике закономерностей и законов, формирующих и движущих систему социализма советского типа от начала его рождения до момента распада Союза ССР. Генерация труда в энергетическом поле социально-культурных запросов общества рассматривается сквозь историческую призму становления и развития производительных сил и исполь-

зования ресурсов промышленности со времен царской эпохи с продолжением ее в советской и современной действительности. Созданию общей методологии и методики выдачи мгновенных точных ответов по вопросам социально-трудовых явлений в XX в. послужили самые легитимные исторические источники – многие тысячи архивных документов и написанные десятки трудов историй промышленных предприятий, давшие в обобщении и анализе эффективные инструментарии познания социальных истин в объектах и предметах исторического, социологического, философского и иных исследований. С социально-психологическим подходом вскрыты и указаны закономерности рождения социально-трудовых явлений во власти «советского рабочего права» и главный движитель социализма советского образца: «Закон исторического потенциала советского промышленного предприятия» – производство и воспроизводство наряду с выпуском продукции параллельно развитой социально-бытовой сферы с генерацией роста социально-культурных мегаполисов, зарождения городов и промышленных регионов.

Издание явилось дополнением к ряду других авторских литературных трудов, составивших в целом курс источниковедческих методик составления словарно-энциклопедических справочников из залежавшихся без дела архивных материалов, неизданных рукописей общественных организаций, подготовки словарей-гlossариев социально-трудовых явлений минувших эпох. Главными из учебных пособий яв-

ляются: капитальные труды «Истина нас наконец нашла. - История Москвы и Московской области в историях заводов»; двухтомный «Словарь-гlossарий 10 000 слов, устойчивых выражений, смыслов и понятий эпохи СССР»; подготовленная в рамках деятельности Всероссийской общественной организацией Героев, Кавалеров Государственных наград и Лауреатов Государственных премий отдельная серия наставнической методической литературы, в т. ч. новый капитальный труд организации «Величие личности труда: Словарь-Энциклопедия деятельности ВОО «Трудовая доблесть России».

Часть 12

Воспроизводство светлого будущего
в сфере строительной индустрии эпохи социализма
и генерация «энергии социализма» эпохи Российской Федерации

(Ступени руководства: от Совмина и министерств к ведомственным

исполнителям. Нарботка руководящих методов на «нижестоящих»

звеньях в деле исполнения государственных задач)

Глава 1

Приказ Министерства транспортного строительства:
свидетельство высоких достижений (плюс «атома» социализма)
и критика естественных недостатков (условный минус «атома» социализма)

Смыслы и понятия о достижениях и недостатках эпохи социализма одинаково воспроизводились, воспринимались и трактовались в стенах министерств и в трудовых коллективах. Хотя каждое звено работало с выполнением своих особых специфических функций, выполняли задачу на одной волне общей заботы о благосостоянии страны. И вот при этом, как министр, так и простой руководитель производственного, строительного предприятия использовали из общего арсенала русского советского языка свой специфический ряд Патриотического Языка Внушения для выполнения своих личных обязательств. Как министр предписывал что-то организациям и предприятиям, так и руководитель предприятия предписывал своими приказами и распоряжениями нормы решения конкретных задач. И, однако, чем ниже был ранг руководителя, тем более он выступал как пропагандист, с особым патриотическим Словом, словно бы, - Словом Плаката.

В данной части методической книги приведены для примера три звена в строительной индустрии – министерство,

строительное управление, действующие в эпоху СССР. А также общероссийская общественная организация – Российское общество инженеров строительства эпохи современной Российской Федерации: как выразитель научно-просветительских, научно-методических и «протестных» чаяний от лица всех инженеров-строителей России. Тех, кто главной своей целью и задачей в условиях многих проблем в сфере строительства и производства стройматериалов поставил своим объединенным компетентным мнением указывать на те «красные линии», которые давно и повсюду переступлены, и, прежде всего, спешить с наставлениями в те сферы, где отступления от норм и разума грозят опасностями и, к сожалению, уже принесли свои беды по всей стране великой.

Говоря о работе «верхов», мы имеем в виду не только власть предрежащих, кто руководил страной дирижерской палочкой идеологического оркестра построения социализма и оркестра руководящей роли КПСС, но и тех, кто, изучая отрасли производства и все социально-трудовые проблемы общества изнутри на своих постах, давал свои заключения и рекомендации, кто, так или иначе, влиял на процесс разработки кодифицированных нормотворческих документов – начиная с Основного закона страны Конституции, государственных инструкций и кончая кодексами, нормами труда и договорами между коллективами и администрациями организаций.

Мы приводим пример, как в канун Перестройки, за кото-

рой был неизбежен кризис СССР и последовал его распад, вполне активно шла работа по улучшению жизни народа во всех отраслях. Подводились итоги и делались выводы на всех уровнях социалистического трудового фронта. Закон исторического потенциала советского промышленного предприятия – главный закон эпохи социализма советского типа генерировал энергию, при которой верхние звенья I («верхи») и более низкие звенья народного хозяйства («низы» и «низы низов») не превышали необходимого давления друг на друга, не допуская опасных скачков и замыканий. Это гарантировал в т. ч. и партийный (главный политический идеологический) закон – Принцип демократического централизма, когда верхи отчитывались перед нижестоящими «низами», а те вполне привычно и, можно сказать, безо всяких проблем, а то и с охотой, перед вышестоящими «верхами». Взаимопонимание было полным. Нельзя было только слишком много умничать, чтобы не перегнуть палку. Никто никого не имел права всерьез обидеть. Это совершенно отличается от «демократии» в народном хозяйстве (в сфере экономики) современной Российской Федерации.

Всего мы рассматриваем пять источников «звеньев» в общей цепи руководящей и исполнительской работы. Верхним звеном мы взяли Министерство транспортного строительства: в т. ч. результаты его работы, указанные в историческом источнике – Приказе. Средним нижестоящим – Управление «Союзметрострой» Министерства транспортного

строительства, которым большой ряд десятилетий руководил практик и ученый строительства, лауреат Государственной премии РСФСР, Герой Социалистического Труда А. Г. Лёвин; перечисляются возведенные объекты и произведенные работы за многие годы в 140 городах СССР, в т. ч. в союзных республиках. Последующими средними звеньями анализируются методы руководства А. Г. Лёвина, в т. ч. в качестве исполнителя задач общественных организаций стройуправления; выполнение работ мастерами своего дела на объектах строительства; и отзыв об этом курирующей структуры в лице главного архитектора объекта. В качестве источника по строительной сфере в современную эпоху Российской Федерации рассмотрена часть деятельности Российского общества инженеров строительства (РОИС): материалы его региональных отделений о различных конкретных проблемах в строительной индустрии Российской Федерации. Только в крупных общественных патриотических организациях страны мы еще можем наблюдать признаки Энергии Социализма – энергия, генерирующая другую энергию любви к Родине и справедливости, которую уже можно использовать в народнохозяйственных целях, словно воздух, которым дышим, чтобы жить, любить, мечтать и быть счастливыми.

Подчеркнем, мы выбрали Приказ Министерства транспортного строительства за 1984 год, дабы указать на труд, результаты труда, его организацию и на чувства людей в сфе-

ре труда накануне Перестройки, которая привела к краху системы СССР.

Министерство транспортного строительства. ПРИКАЗ. МОСКВА. 31 мая 1985 г. № 176. Об итогах финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1984 год.

Совет Министров СССР постановлением от 17 мая 1985 г. № 435 «Об итогах финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1984 год» отметил, что в 1984 году Министерство транспортного строительства выполнило задания по вводу в действие новых железнодорожных линий, вторых путей, электрифицированных железных дорог, автомобильных дорог с твердым покрытием, бетонных покрытий в аэропортах, общей площади жилых домов, а также объем подрядных работ, планы прибыли и платежей в бюджет. На год раньше установленного срока завершена укладка главного железнодорожного пути на всем протяжении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Вместе с тем многие строительно-монтажные организации Министерства не устранили недостатки, отмеченные в постановлении Совета Министров СССР от 29 мая 1984 г. № 519 «Об итогах финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1983 год». В истекшем году не введены в действие ряд объектов, имею-

щих важное значение для комплексного развития транспорта, на действующей сети железных дорог, а также отдельные объекты собственной производственной базы.

При выполнении объема подрядных работ в целом по Министерству на 100,4 процента объем этих работ для Министерства речного флота РСФСР выполнен всего лишь на 80,5 процента.

Из-за недостатков в организации строительного производства, прогулов, простоев и невыходов на работу с разрешения администрации имелись большие потери рабочего времени, которые составили на одного рабочего в строительстве 2,22 человеко-дня. Текучесть рабочих, занятых на строительно-монтажных работах и в подсобных производствах, составила 12,6 процента.

Вследствие недостаточного контроля со стороны Министерства многие подведомственные ему строительные организации и промышленные предприятия не обеспечили строгого соблюдения режима экономии материальных ресурсов в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 30 июня 1981 г. № 612 «Об усилении работы по экономии и рациональному использованию сырьевых, топливно-энергетических и других материальных ресурсов», а также экономии трудовых и финансовых ресурсов.

В отчетном году 29 процентов строительных организаций превысили плановую себестоимость строительно-мон-

тажных работ на 134,1 млн. рублей и 31,4 процента промышленных предприятий допустили удорожание себестоимости продукции на 6,3 млн. рублей.

Министерство не приняло должных мер к выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 апреля 1984 г. № 387 «Об улучшении планирования, организации и управления капитальным строительством» в части ликвидации плановой убыточности строительных организаций за счет их укрупнения, снижения накладных расходов и повышения производительности труда.

Наряду с выполнением плана прибыли в целом по Министерству на 110,3 процента ряд строительных организаций допустил сверхплановые убытки на сумму 104,5 млн. рублей.

На 1 января 1985 г. у организаций и предприятий Министерства образовался недостаток собственных оборотных средств в сумме 134,9 млн. рублей, в том числе за 1984 год — 94,9 млн. рублей. Просроченная кредиторская задолженность в капитальном строительстве составила 18,4 млн. рублей.

Не выполнено задание по вовлечению в хозяйственный оборот материальных ресурсов за счет ускорения оборачиваемости оборотных средств.

Совет Министров СССР постановил:

1. Обязать Министерство транспортного строительства: устранить недостатки в работе, отмеченные в указанном по-

становлении и в заключении Министерства финансов СССР, Госплана СССР, Стройбанка СССР и Госбанка СССР по итогам финансово-хозяйственной деятельности Министерства за 1984 год, и принять меры к выполнению всеми подведомственными организациями и предприятиями установленных им на 1985 год плановых заданий;

- обеспечить концентрацию материальных и трудовых ресурсов на пусковых и важнейших стройках, выполнение объемов подрядных работ, и в первую очередь для транспортных министерств к действующей сети железных дорог;

- повысить эффективность использования капитальных вложений, направляемых на развитие производственной базы строительных организаций;

- разработать и осуществить дополнительные меры, направленные на повышение роста производительности труда в строительстве за счет значительного улучшения организации производства и сокращения потерь рабочего времени, обеспечить строгое соблюдение предусмотренных планом пропорций между ростом производительности труда и ростом заработной платы;

- устранить недостатки в расходовании строительных материалов и использовании фонда заработной платы, привлечь к строгой ответственности руководителей организаций и предприятий, па вине которых допущены непроизводительные затраты и потери;

- добиваться... подведомственными организациями и

предприятиями плановой себестоимости строительно-монтажных работ и промышленной продукции;

- повысить уровень экономической и финансовой работы в главных управлениях и трестах, принять меры к ликвидации плановой убыточности строительных организаций и обеспечению их рентабельной работы, сохранности собственных оборотных средств, ускорению их оборачиваемости, снижению сверхнормативных запасов материальных ценностей... к выполнению заданий по вовлечению в хозяйственный оборот сверхнормативных и неиспользованных товарно-материальных ценностей.

2. Принять предложение Министерства транспортного строительства, согласованное с Министерством финансов СССР, Госпланом СССР, Стройбанком СССР и Госбанком СССР, о направлении Министерством транспортного строительства свободного остатка средств фонда развития производства в сумме 11 млн. рублей на техническое перевооружение, а высвободившиеся в связи: с этим средства и другие внутрихозяйственные ресурсы в общей сумме 67,9 млн. рублей (в том числе 4,8 млн. рублей дополнительной прибыли по подрядным строительно-монтажным организациям) направить:

- на восполнение недостатка собственных оборотных средств, образовавшегося за 1984 год, — 25 млн. рублей;
- на погашение просроченной кредиторской задолженности в капитальном строительстве — 13,4 млн. рублей;

- на финансирование дополнительных расходов в связи с уточнением отдельных показателей плана на 1985 год — 29,5 млн. рублей.

Госплану СССР внести в утвержденный на 1985 год план прибыли по подрядным строительно-монтажным организациям Министерства транспортного строительства изменения, вытекающие из указанного постановления.

Стройбанку СССР:

- предоставить на срок до 1 декабря 1985 г. строительным организациям Министерства транспортного строительства кредит в сумме 47,9 млн. рублей на восполнение недостатка собственных оборотных средств. Министерству финансов СССР увеличить кредитные ресурсы Стройбанка СССР;

- продлить до 1 декабря 1985 г. срок погашения кредита в сумме 45 млн. рублей, выданного строительным организациям Министерства транспортного строительства на восполнение недостатка собственных оборотных средств и приобретение оборудования, не входящего в сметы строек, в соответствии с постановлениями Совета Министров СССР от 2 июля 1981 г. № 616, от 22 июня 1982 г. № 564, от 1 июля 1983 г. № 599, от 29 мая 1984 г. № 519 и распоряжением Совета Министров СССР от 26 декабря 1983 г. № 2491.

Министерству транспортного строительства изыскать внутрихозяйственные источники для погашения указанных кредитов в установленный срок.

Разрешить Министерству транспортного строительства

(при условии выполнения плана платежей в бюджет в целом по Министерству за 1985 год) направить сверхплановую прибыль отдельных организаций и предприятий, подлежащую в 1985 году взносу в союзный бюджет, на восполнение недостатка собственных оборотных средств и погашение кредитов Стройбанка СССР, включая расходы по уплате процентов за пользование кредитами, предоставленными в соответствии с указанным постановлением.

Министерство отмечает, что многие строительно-монтажные организации и промышленные предприятия в I квартале 1985 г. не выполнили установленные им экономические показатели. 50 трестов и управлений строительств превысили плановую себестоимость строительно-монтажных работ на 20,3 млн. руб., а в их числе 27 трестов и управлений строительств — сметную стоимость на 14,9 млн. рублей. 101 предприятие допустило удорожание против плановой себестоимости на 8 млн. руб., что отрицательно сказалось на выполнении ими планов прибыли и сохранности выделенных оборотных средств.

ПРИКАЗЫВАЮ:

Принять к руководству и исполнению указанное постановление Совета Министров СССР.

Руководителям главных управлений, управлений, объединений, трестов, управлений строительств, организаций и предприятий:

а) устранить недостатки в работе, отмеченные в указанном постановлении и в заключении Министерства финансов СССР, Госплана СССР, Стройбанка СССР и Госбанка СССР по итогам финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1984 год (прилагается), обеспечить повышение эффективности строительного и промышленного производства и выполнение всеми организациями и предприятиями установленных им на 1985 год плановых заданий;

б) усилить контроль за выполнением приказа Министерства от 8 апреля с. г. № 134 «Об итогах хозяйственно-финансовой деятельности Министерства за 1984 год и сохранности социалистической собственности в организациях и на предприятиях», обратив особое внимание на ликвидацию нерентабельной работы объединений, трестов, управлений строителств, организаций и предприятий.

В тех случаях, когда превышение сметной стоимости и убыточность образуются по причинам, не зависящим от их хозяйственной деятельности, и не могут быть ликвидированы в течение года, с разрешения Министерства, в виде исключения, может предусматриваться плановое удорожание и убыточность с представлением утвержденных главными управлениями мероприятий, обеспечивающих рентабельную работу в следующем плановом периоде.

Финансовому управлению (т. Тимофееву) внести изменения в финансовые планы главных управлений согласно

приложениям № 1 и 2 (рассылаются отдельно), а главным управлениям соответственно в планы объединений, трестов, управлений строительства.

Управлению бухгалтерского учета и отчетности (т. Силантьеву) внести необходимые изменения в отчетные балансы Министерства и подведомственных организаций и предприятий за 1984 год.

Министр В. А. Брежнев.

Далее в нашей аналитике следует документ Совета министров СССР «О результатах финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1984 год». Мы намеренно рассматриваем его не до, а после документа Приказа Министра, чтобы не смазать позитива деятельности подотчетной структуры, организации, поскольку оценки вышестоящих органов могут быть и очень жесткими. И то, что являлось нормой в практике хозяйствования во всех сферах экономической и социальной жизнедеятельности, в т. ч. жесткая самокритика, сегодня может показаться свидетельством плохого состояния дел. Но действительно, бывает

трудно слету сказать, что в работе высоких ведомств было важнее: обеспечивать новыми новаторскими решениями добрые результаты работ либо обнаруживать недостатки и методом снижения их объема воздействовать на рост эконо-

мики в стране.

Глава 2

Критический анализ итогов труда отрасли Советом Министров СССР -

свидетельство достижений национального масштаба

О результатах финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1984 год: канун Перестройки

Министерство финансов СССР, Госплан СССР, Стройбанк СССР и Госбанк СССР рассмотрели итоги деятельности Министерства транспортного строительства за 1984 год. Министерством в 1984 году обеспечен ввод в эксплуатацию основных производственных мощностей и объектов, способствующих увеличению провозной и пропускной способности железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта, завершена укладка главного пути и досрочно открыто сквозное рабочее движение поездов на всем протяжении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

В 1984 году электрифицировано 1093 км железнодорожных линий, построено 497 км новых железнодорожных линий, 684 км вторых путей, 1027 км подъездных железнодорожных путей к действующим и строящимся предприяти-

ям промышленности и сельского хозяйства, оборудовано автоблокировкой 2123 км, построено 4320 погонных метров причалов, введено 1700 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 497 тыс. кв. м бетонных покрытий в аэропортах, ряд крупных мостов и путепроводов, 1465 тыс. кв. м общей площади жилых домов, а также выполнены планы строительного-монтажных работ, прибыли и платежей в бюджет.

В числе важнейших производственных мощностей и объектов введены в эксплуатацию новые железнодорожные линии Холмогорское месторождение—Уренгой протяженностью 183 км, Госграница—Ужгород II—Батево — 35 км, а также 267 км железнодорожных линий на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на участках Тында-Ургал и Тында-Ларба.

По стройкам, имеющим важное значение для народного хозяйства, план выполнен на 102,1%, в том числе по Западно-Сибирскому нефтегазовому комплексу — на 102,8, Экибастузскому топливно-энергетическому комплексу—104,3 и Астраханскому газовому комплексу — на 104,6%.

Вместе с тем в отчетном году многие подрядные строительного-монтажные организации и промышленные предприятия Минтрансстроя не устранили недостатки, отмеченные в постановлении Совета Министров СССР от 29 мая 1984 г. № 519 «Об итогах финансово-хозяйственной деятельности Министерства транспортного строительства за 1983 год».

Указанным постановлением Совет Министров СССР обя-

зывал Минтрансстрой принять меры к выполнению всеми подведомственными организациями и предприятиями установленных им на 1984 год плановых заданий; обеспечить соблюдение плановой себестоимости строительно-монтажных работ и промышленной продукции; принять меры к обеспечению рентабельной работы всех подразделений Министерства; обеспечить сохранность собственных оборотных средств; повысить уровень экономической и финансовой работы в главных управлениях и трестах.

Значительно недовыполнен план по действующей сети железных дорог и ряду важных хозяйств МПС. Для заказчиков этого Министерства не справилось с планом около 50% трестов и управлений строителей.

Так, трест «Воссибтрансстрой» не ввел в эксплуатацию 8,8 км вторых путей на Восточно-Сибирской железной дороге, 6,3 км станционных путей, 60 стрелок электрической централизации; трест «Свердловсктрансстрой» не сдал 30 км автоблокировки на участке Чусовская—Гороблагодатская, пункт технического обслуживания и экипировки локомотивов на станции Свердловск; управление строительства «Пермстройпуть» не сдало мощности на Оверятском заводе железобетонных изделий по изготовлению 20 тыс. тонн плит ПАГ-XIV.

Не выполнен план по развитию собственной производственной базы (91,4%). На протяжении ряда лет неудовлетворительно ведется строительство Теплогорского щебзаво-

да, Амазарского ДОКа и Нижнеудинского завода инвентарных зданий контейнерного типа, Новокиевского щебзавода, завода по ремонту дорожно-строительной техники на ст. Тайшет.

Одной из главных причин невыполнения задания по вводу в действие производственных мощностей и основных фондов является недостаточная концентрация сил и материальных ресурсов на важнейших стройках. В результате этого при выполнении плана по общему объему строительно-монтажных работ в целом по Министерству 59 трестов, или 38,1% общего их количества не выполнили установленный план.

Допущено отставание в выполнении плана по строительству автомобильных дорог, имеющих важное значение для народного хозяйства: Свердловск—Челябинск (94%), Красноград—Новомосковск (70%), Ош—Хорог (75%), МКАД—Серпухов (89%), Ленинград—Мурманск (90%), Агура—Хоста (97%).

Недостаточно эффективно используются выделяемые Минтрансстрою лимиты капитальных вложений на строительство предприятий стройиндустрии и стройматериалов. За 1984 год лимит капитальных вложений на эти цели недоосвоен на 53,0 млн. руб., или на 8,6%.

Министерство не принимает действенных мер по развитию производственных баз в районах, где планом предусматриваются высокие темпы прироста строительных работ.

План по вводу в действие основных фондов выполнен лишь на 90,0%. Не введены основные фонды на сумму 93,6 млн. руб., а по строительству собственной производственной базы — на 91,5 млн. руб., или на 12,5%.

I квартале 1985 года Министерством лимит капитальных вложений освоен на 98,0% и план ввода в действие — на 89,8%, недовведено основных фондов на 13,2 млн. рублей.

При выполнении в целом задания по росту производительности труда в строительстве (план—103,8, фактические—103,9%) Министерство не справилось с принятыми социалистическими обязательствами по росту выработки, значительно недовыполнили план по выработке Главжелдорстрой Урала и Сибири (начальник т. Сакун), Главмостострой (начальник т. Соловьев), Главтрансэлектромонтаж (начальник т. Корбаков), Главжелдорстрой Поволжья и Юга (начальник т. Фалалеев).

В I квартале 1985 г. задание по росту производительности труда недовыполнено в значительных размерах. Так, при плане 3,1% выработка увеличилась всего лишь на 0,7%.

Недостатки, сдерживающие рост производительности труда, являются следствием имеющегося в ряде трестов низкого уровня организации производства и труда, вызванного значительными потерями рабочего времени, низкой трудовой дисциплиной и текучестью кадров. Потери рабочего времени от целосменных, внутри- сменных простоев и прогулов, а также неявок с разрешения администрации несколько

снизились и составили 2,22 человеко-дня на одного рабочего среднесписочного состава против 2,38 человеко-дня в 1983 году, текучесть рабочих кадров также несколько снизилась и составила 12,6%.

В значительной степени невыполнение многими организациями Министерства задания по росту производительности труда вызвано тем, что на ряде строек недостаточно эффективно используется высокопроизводительная техника. Показатели, характеризующие интенсивность использования строительных машин механизмов, по отдельным видам в 1984 году не улучшились, велики внутрисменные простои механизмов, которые составили более 15% к отработанному времени. Коэффициент сменности по основным машинам и механизмам не превышает полутора смен.

В организациях Министерства неудовлетворительно организованы техническое обслуживание и ремонт парка строительных машин и механизмов, что приводит к длительным простоям строительной техники. В 1984 году в ремонте и ожидании ремонта экскаваторы одноковшовые находились 18% всего времени пребывания в хозяйстве, скреперы— 19%, бульдозеры— 18%.

Министерство еще не достаточно использовало возможности бригадного подряда для решения вопроса повышения производительности труда. В отчетном году по этому методу работало 5565 бригад, или около 50% общего их числа, которыми выполнено 53,5% общего объема строительно-мон-

тажных работ. Вместе с тем в ряде трестов бригадная форма подряда составляет всего лишь 30%. Строительные организации Министерства не принимают достаточных мер к повышению качества строительства. Так, на ряде участков БА-Ма строители не обеспечивают должное качество строительно-монтажных работ, допускают нарушения норм и правил при сооружении мостов и возведении земляного полотна, имеют место просчеты при проектировании промышленных и гражданских зданий.

Строительные организации и предприятия Министерства не приняли должных мер к экономному и бережному расходованию материалов и фондов заработной платы и продолжали допускать удорожание стоимости строительно-монтажных работ и промышленной продукции. В 1984 году 419 организаций допустили удорожание плановой себестоимости строительно-монтажных работ на 134,1 млн. руб. В целом по Министерству фактические затраты на 1 рубль строительно-монтажных работ составили 86,0 коп. при плане 86,4 коп.

296 строительных организаций, или 20,5%, превысили сметную стоимость на сумму 113,3 млн. рублей.

Наибольшее удорожание за 1984 год допустили тресты «Забайкалтрансстрой», «Дальтрансстрой», «Оренбургтрансстрой», «Тындаттрансстрой», «Арытоннельстрой».

Превышение плановой себестоимости выполненных работ вызвано несоблюдением норм расходования строитель-

ных материалов, перерасходами фонда заработной платы, превышением норм накладных расходов, непроизводительными затратами и потерями в строительстве.

ЦК КПСС и Совет Министров СССР постановлением от 30 июня 1981 г. № 612 «Об усилении работы по экономии и рациональному использованию сырьевых, топливно-энергетических и других материальных ресурсов» обязали коренным образом улучшить работу по экономии и рациональному использованию сырья, материалов, топлива и энергии во всех звеньях народного хозяйства.

Вместе с тем в строительных организациях Минтрансстроя продолжает иметь место удорожание затрат на материалы. Выборочной проверкой Стройбанка СССР выявлено перерасходов материалов на сумму 38GG тыс. руб., в том числе в связи с перерасходом материалов против норм — 560 тыс. руб., заменой материалов более дорогостоящими — 994 тыс. руб., несоблюдением транспортных схем завоза материалов — 1623 тыс. рублей.

Так, трестом «Дальтрансстрой» допущено удорожание себестоимости по статье «материалы» в сумме 1555 тыс. руб., в том числе за счет несоблюдения транспортных схем — 486 тыс. руб., превышения себестоимости продукции подсобных предприятий — 236 тыс. рублей.

Большие суммы перерасходов материалов выявлены в трестах: «Казтрансстрой» — 609 тыс. руб., «Приволжтрансстрой» — 702 тыс. руб., «Свердловсктрансстрой» — 501

тыс. руб., «Забайкал-трансстрой» — 467 тыс. руб., «Красноярсктрансстрой» — 502 тыс. рублей.

359 строительных организаций, или 23,3%, в отчетном году допустили 517 случаев перерасхода фонда заработной платы на сумму 16,4 млн. руб., из которых остались невозмещенными до конца года 10,2 млн. руб., или 62,3%, в промышленных предприятиях 272 случая перерасхода 4,2 млн. руб., из которых не возмещено 0,8 млн. рублей.

Как и в предыдущем году продолжали иметь место излишние выплаты средств на заработную плату. Произведенными Стройбанком СССР в течение 1984 года проверками в 533 организациях Минтрансстроя выявлено излишне выплаченной заработной платы на сумму 11,1 млн. руб., что составляет 11,5% к начисленной заработной плате по проверенным нарядам.

Министерство из года в год не укладывается в установленные нормы накладных расходов. За 1984 год допущено превышение плановых накладных расходов в сумме 46,5 млн. руб., или 4,7%, в том числе по Главбамстрою—13,4 млн. руб., или 10,8% Министерством недостаточно принимается мер по снижению непроизводительных расходов и потерь. В отчетном году непроизводительные расходы... составили 41,7 млн. руб., или 0,9% к плановой себестоимости строительно-монтажных работ.

В ряде строительных организаций и промышленных предприятий продолжают иметь место факты недостатч, хище-

ний, нарушения в расходовании государственных средств, а также приписки и искажения отчетности. В 1984 году ревизиями Министерства выявлено недочет, хищений товарно-материальных ценностей и денежных средств на 5,7 млн. руб., из которых списано на затраты производства 4,4 млн. руб. Контрольными обмерами выявлено завышение выполненных работ в сумме 6,3 млн. руб., в том числе приписок 2,9 млн. рублей.

Промышленными предприятиями план по объему реализации продукции в 1984 году выполнен на 99,8%, допущено значительное отставание по выполнению плана по поставкам (выполнение плана 96,2%). Недовыполнен план производства сборных железобетонных конструкций, в том числе для крупнопанельного домостроения, стеновых и пористых материалов, а также деловой древесины. На 0,6 коп. превышены затраты на рубль товарной продукции по плану, пересчитанному на фактический выпуск и ассортимент, что привело к удорожанию себестоимости продукции на 6,3 млн. руб. При этом потери от брака и непроизводительные расходы составили 7,3 млн. руб., или 0,8% к себестоимости валовой продукции. 74 промышленных предприятия, или 31,4% общего их количества, превысили плановую себестоимость товарной продукции на 15,3 млн. руб., 48 промышленных предприятий закончили год со сверхплановыми убытками в сумме 14,0 млн. рублей.

Установленный на 1984 год план прибыли выполнен в це-

лом по Министерству на 110,3%, в том числе подрядными организациями — на 114,4% и промышленными предприятиями — на 93,0%. Однако 399 строительных организаций и 27,6% промышленных предприятий Министерства не выполнили план прибыли, ими недополучено 118,9 млн. руб. прибыли.

ЦК КПСС и Совет Министров СССР постановлением от 29 апреля 1984 г. № 387 обязали министерства и ведомства СССР принять в 1984—1985 годах меры к ликвидации плановой убыточности строительных организаций за счет их укрупнения, снижения накладных расходов и повышения производительности труда.

Вместе с тем в системе Минтрансстроя продолжает оставаться значительное число организаций, работающих убыточно. Число убыточных строительных организаций составляет 354, или 24,5%, и 49 промышленных предприятий — 20,4%. В отчетном году продолжали работать убыточно тресты: «Дальтрансстрой» — 4,5 млн. руб., «Тындатрансстрой» — 10,5 млн. руб., «Центробамстрой» — 2,4 млн. руб., «Пермстройпуть» — 3,6 млн. руб., «Бамстройпуть» — 8,5 млн. руб., «Армтоннельстрой» — 5,0 млн. рублей.

План платежей в бюджет из прибыли в целом по Министерству выполнен на 110,8%, сверх плана внесено в бюджет 75,1 млн. руб. Вместе с тем некоторые организации и предприятия нарушали платежную дисциплину и несвоевременно рассчитывались с бюджетом.

Министерство систематически не выполняет план вноса собственных средств, направляемых на финансирование капитального строительства. По состоянию на 1 января 1985 г. недовзнос средств составил 14,0 млн. руб., или 3,8%.

Организации и предприятия Минтрансстроя не приняли надлежащих мер к вовлечению в хозяйственный оборот товарно-материальных ценностей и ускорению оборачиваемости оборотных средств.

Вместо сокращения запасов товарно-материальных ценностей в 1981—1984 годах на 43,9 млн. руб. произошло их увеличение на 44,3 млн. руб. Задание по сокращению неустановленного оборудования невыполнено на 16,1 млн. рублей.

Не принято должных мер к улучшению платежной и расчетной дисциплины. Просроченная задолженность банку по ссудам и поставщикам за материалы и услуги на конец отчетного года составила по строительно-монтажным организациям 205,3 млн. руб. и промышленным предприятиям 27,2 млн. руб. В то же время недополучено средств за выполненные работы и услуги в сумме 132,4 млн. рублей.

В результате отмеченных серьезных недостатков в деятельности многих строительных организаций и промышленных предприятий Минтрансстрой не обеспечивает сохранность собственных оборотных средств и ежегодно допускает недостаток собственных оборотных средств в значительных суммах. По итогам... за прошлый год недостаток собствен-

ных оборотных средств составил 94,9 млн. руб. и просроченная кредиторская задолженность в капитальном строительстве 13,4 млн. рублей.

Кроме того, задолженность по ссудам Стройбанка СССР, выданным Минтрансстрою на основании отдельных решений Совета Министров СССР на временное восполнение недостатка собственных оборотных средств и на оплату оборудования, не входящего в смету строек, со сроком погашения до 1 июля 1985 г., составляет 45 млн. рублей.

При рассмотрении годового отчета Министерства за 1984 год выявлены внутрихозяйственные ресурсы в сумме 67,9 млн. руб., в том числе за счет увеличения плана прибыли на 1985 год по подрядным строительно-монтажным организациям в сумме 4,8 млн. руб., которые могут быть направлены на покрытие недостатка собственных оборотных средств, погашение просроченной кредиторской задолженности в капитальном строительстве и на другие цели в связи с уточнением отдельных показателей плана ; 1985 года.

Проект постановления Совета Министров СССР прилагается.

В. В. Деменцев С. А. Ситарян М. С. Зотов А. А. Обозинцев

24.04.85 г. 05/41-3

Приказ рассылается: центральному аппарату, трестам, управлениям строительства, организациям и предприятиям».

Здесь следует обратить внимание, что данный документ

— это издание Министерства транспортного строительства, 1985 года, выпущенное и распространенное тиражом почти в 3000 экземпляров /в типографии Мосметростроя/. То есть, мы не можем сказать, что факты различных недостатков не озвучивались. Тираж свидетельствует, что эти факты вынесены чуть ли не на всенародное обозрение. Особенно, если учесть, что с документом знакомились коллективы, активисты общественных организаций и доносили информацию о состоянии дел, о вводных инструкциях руководства многим коллективам отрасли. Но важно помнить, что когда мы говорим, что госмулдарством, власть предрержащими, идеологами советской власти не озвучивались какие-то минусы, мы итмеем в виду те минусы, о которых говорить было бы неверно из этических и, разумеется, и идеологических соображений. Например, что любой приказ от Совмина или Министерств априори несет в себе заведомо далеко не всегда в точности исполнимые задания, но это является своеобразным приемом управления, подказанный мудростью самой практики жизни. Ведь это выглядело бы как некая хитрость «верхов», не полная откровенность, как бы и не честность по отношению к трудовым коллективам. Выходит, власть сама не в состоянии идеально все просчитать и запланировать, а мы, трудовой народ, затем обеспечивай план пятилетки на авральных вахтах и в дни «штурмовщин». Да, - за этим стоят и компенсации, и премии, и все такое... Но, все же, как же это все объяснить народу. Получается, не пратрия и прави-

тельство руководят экономикой, а, словно бы, случай...

Мы говорим не о случае, а о – на самом деле - реальной практике хозяйствования в системе социализма совеского типа. С самого начала построения общества впервые в мире с социалистическим началом труда и всей жизни нельзя было не поднять самой большой планки, и объявить о том, что эта высота условна и достижима лишь в неизвестном будущем властепредержащие народу сообщать не могли.

Итак, как видно из документов, критикуется невыполнение выданных заданий. Это подтверждает наши тезисы о действии указанного нами «главного» Закона СССР, согласно которому в т. ч. - идеально задумывалось (и законодательно кодифицировалось одно, но выполнялось всюду так, как могло. Методом управления можно признать и следующее: дать задание как в разработанное в идеале, а оптимально получить то, что реально обеспечивает фактор объективного несовершенства. (Явление в сфере Советского рабочего права на выполнение спущенного сверху оптимально разработанного плана в оптимальном невыполнении). Это можно было бы характеризовать минусом явления, но это же, с точки зрения вопроса о природе всех явлений в сфере Закона социализма советского типа – являлось в то же время тем единственным, что только и могло двигать экономику. А именно – в т. ч. и через запланированное недовыполнение, которое являлось, по сути, - определенным выполнением, но не в полной мере того определенного, что будет обя-

зательно восполнено при следующем, - и, опять же, априори вновь определенно завышенном, - плане. Это повышение плана вновь создаст условия, при которых будет «запланировано» очередное невыполнение, но при этом всегда останется гарантия доделать невыполненное. И тем самым всегда был обеспечен задел к следующему определенному итогу со своими объективными условными минусами (любого конкретного социально-трудового явления в условиях СССР) и со всегда безусловным плюсом – 100% плана, малым и большим перевыполнением плана с редким невыполнением.

Об этой вот безусловности успеха советской экономики, если не скатываться к вопросу, что государству покуда еще не удавалось решить различные острые социально-бытовые проблемы в обществе, например, ликвидировать дефицит продовольственных и промышленных товаров и услуг, свидетельствует работа любой научной, промышленной или строительной организации.

Разве проблемы со снабжением помешали всего лишь только одной организации из огромного числа стройуправлений совершить то, на что указывают факты в последующей главе. Вклад в дела страны Управления «Союзметрострой» (бывшего «Строительным поездом № 901», «Союзом Метрострой»), отражающего деятельность тысяч образцовых трудовых коллективов, вызывает только восхищение и уважение даже как факт уже далекой истории.

Глава 3

От послевоенного восстановления народного хозяйства
«сталинских» пятилеток до всесоюзных ударных молодежных строек

«развитого социализма», высокого почета и высших наград Родины

(Пример работы Управления «Союзметрострострой»)

По приказам самого высокого уровня - партии и правительства – миллионы людей пользовались Советским рабочим правом на оказание пользы стране как гражданину-патриоту, имеющему потенциал передачи опыта и знаний, на гордость за современников, на самоуважение и на карьерный рост, на стройку века и на вторую малую родину, на почет и на награды, на наставничество и на пафос воспоминаний, и на многое, многое другое. Деятельность «Союзметростростроя», в т. ч. на примере личного вклада А. Г. Лёвина, уже приведена в качестве примера в книгах Организации, в последнем ее издании «Величие личности труда»: Словарь-Энциклопедия деятельности ВОО «Трудовая доблесть России».

Все реализованные права личностей труда Союзметростростроя» отражены также в обслуженных его трудовым коллективом сотнях объектов СССР, за что организация

была названа «Образцовым предприятием города Москвы», удостоилась ордена Трудового Красного Знамени, знака «Трудовая доблесть в 9 пятилетке» и других наградений. Многие специалисты были отмечены правительственными наградами, в т. ч. руководитель стройуправления Золотой Звездой Героя Социалистического Труда. С тех пор его труд, судьба, биография конкретных свершений, как биография и судьба Родины служит материалом для историков, историков-источниковедов, которые указывают на все сохраненные и накапливаемые документальные источники о «Союзметроспецстрое», об Алексее Гавриловиче Лёвине и его соратниках - Героях Труда и всех людях доблестного труда – как на одни из лучших источников, чтобы понять истинное лицо социализма, людей и коллективов труда социалистической системы СССР, их вклад в развитие Родины, их чувства, их чаяния, свидетельства и назидания молодым поколениям любить Родину так же крепко, как любили ее они.

Как видно, эти источники помогают в том числе обосновывать действие основного Закона социализма советского типа. И в данном коллективе, хотя он не работал как промышленные предприятия на одном месте, а местом его работы были объекты разных районов Советского Союза, действовал главный закон социализма, существовали все 15-20 тысяч видом Советского рабочего права на что-то, на то, чтобы... Ни для кого не являлось секретом, что именно в строительной отрасли специалисты имели, в частности, шанс

быстрее всего получить бесплатное жилье. Но также и более высокую зарплату, различные преференции, как лечение и отдых на лучших курортах страны, принадлежащих министерствам строительной отрасли и другим отраслям, благодарным строителям за то, что они сделали для них. Без строек, без строителей, как и во все века, было никуда!

Главное, что нам здесь важно отметить, строительная организация так же может в контексте нашей темы, тезисов, гипотез, доказательств и выводов рассматриваться как советское промышленное предприятие (предприятие СССР). И то, что – СССР, к строителям относится даже больше, чем к работникам заводов и фабрик, шахт, НИИ, СКБ и другим, не меняющим мест своей дислокации десятилетиями либо никогда.

Строительные «поезда», управления, «пээмка» - передвижные механизированные колонны и им подобные всегда были на колесах. При этом на них действовали законы эпохи так же, как на все другие организации. Во-первых, они всегда были, словно, цехами любых предприятий любой промышленной отрасли, поскольку весь трудовой народ пользовался созданными ими благами, как своими собственными, общими для всех, где каждый равен в правах друг перед другом и перед всеми одновременно. Где бы ни работал строительный контингент, его специалисты пользовались всеми теми же благами и правами, как и работники промышленных предприятий. В принципе, то же мы можем го-

ворить и о коллективах НИИ, СКБ, различных «почтовых ящиков», хотя необходимо сказать и о своем минусе в социально-трудовом явлении «Распределение социально-бытовых благ и преференций на промышленных предприятиях, НИИ и военных ведомствах». Главным минусом здесь являлось, с точки зрения главных вкладчиков в финансирование социокультурной сферы страны, то, что специалисты НИИ, новейших предприятиях с самыми современными условиями труда, военных ведомств и им подобных зачастую не строили годами и десятилетиями свои поселки и города со всем набором необходимого социально-культурного обслуживания, а получали их, как бы, от имени государства уже в готовом виде. Плюсом было, - и на старых предприятиях и в старых стройорганизациях это понимали, - что нужно было поощрять развитие науки, новой инженерной мысли, все время поддерживать на должном уровне обороноспособность страны; и, кроме того, в эти сферы шли работать дети работников промышленных предприятий.

И многие строители были участниками процесса в сфере действия этого Закона. Вся история управления «Союзметрострой» свидетельствует об этом. О жизни стройуправления была написана трудовая летопись, в т. ч. с одним из рабочих названий «Создатели красоты». Коллектив управления называют в печати «главными визажистами Москвы», наделяют другими почетными эпитетами.

Ниже указаны объекты, сданные коллективом управления

с 1962 по 2006 годы. В одной из папок документации архива ВОО «Трудовая доблесть Россия» оказалась информация не по всем годам. Но в данном случае нет цели указать на все объекты до единого. Картина проводимых работ поражает. В папке нашлись и два документа из отчета руководителя управления А. Г. Лёвина.

По периоду Перестройки: «Восьмидесятые годы - они были разные: авария на Чернобыльской АЭС и вывод советских войск из Афганистана. Принятый Верховным Советом СССР Закон об индивидуальной трудовой деятельности и образование первых кооперативов. Коллектив управления вступил в новое десятилетие с уверенностью в собственных силах и возможностях. Трудно добиться победы, но еще труднее закрепить и удержать достижения. Восьмидесятые годы показали, что наш трудовой коллектив способен сконцентрировать волю, силы и творческую энергию для выполнения намеченных планов. Об объемах можно судить по объектам, где трудились подразделения Управления».

По периоду рыночных реформ в постсоветское время: «Произошли изменения в форме собственности Союза «Метроспецстрой». Коллектив искал пути вхождения в систему рыночных отношений и сбережения авторитета организации в России и за рубежом», - отметил генеральный директор А.г. Левин. - Несколько изменилось количество заказов на производство работ. Но качество было неизменным. Успех дела всегда решают люди. Номенклатура объектов,

как и прежде, была широкой. Это видно из ежегодного перечня...»

1962 год.

1. Цирк в Саратове. 2. Павильон вокзала ст. «Павелецкая». 3. Железнодорожный вокзал в Магнитогорске. 4. Железнодорожный вокзал в Целинограде. 5. Капремонт железнодорожного вокзала в Астрахани. 6. Капремонт Ленинградского вокзала. 7. Подъездные пути на ст. «Люблино».

1963 г.

1. Ст. метро «Горьковская» в Ленинграде. 2. Стр. маш. завод «Большевик» в Киеве. 3. Ст. метро «Политехнический институт» в Киеве. 4. Дворец целинников в Целинограде. 5. Административное здание «Мосгипротранса». 6. Кинотеатр в Целинограде.

1964 г.

1. Международный аэровокзал в Шереметьево. 2. Здание ЦК КП Узбекистана в Ташкенте. 3. Дворец искусств в Ташкенте. 4. Аэровокзал в Домодедово. 5. Аэровокзал в Борисполе. 6. Аэровокзал в Минводах.

1965 г.

1. Морской вокзал в Риге. 2. Пригородный железнодорожный вокзал в Таллине. 3. Дом политпросвещения в Целинограде. 4. Аэровокзал в Целинограде. 5. Аэровокзал в Уфе. 6. 1-я очередь Тбилисского метрополитена (4 станции и 4 вестибюля). 7. Железнодорожный вокзал в Челябинске. 8. Па-

нормальный кинотеатр в Улан-Удэ.

1966 г.

1. Демонстрационный каток в Алма-Ате. 2. Стадион «Локомотив» в Москве. 3. Ст. метро «Таганская» в Москве. 4. Больница МПС в Сокольниках.

1967 г.

1. Метрополитен в Баку. 2. Второй участок 1-ой очереди метрополитена в Тбилиси. 3. Русский драмтеатр в Алма-Ате. 4. Драматический театр в Саратове. 5. Железнодорожный вокзал в Таллине. 6. Железнодорожный вокзал в Рязани.

1968 г.

1. Морской вокзал в Одессе. 2. Мемориальный комплекс «26 Бакинским комиссарам» в Баку. 3. Гостиница «Интурист» в Калуге. 4. Павильон «Интурист» в аэропорту Ташкента.

1969 г.

1. Филиал санатория «Сочи» в Гаграх. 2. Санаторий «Ликани» в Боржоми. 3. Железнодорожный вокзал в Ульяновске. 4. Административное здание Горкома КПСС в Одинцово. 5. Речной вокзал в Шушенском.

1970 г.

1. Музей В. И. Ленина в Ташкенте. 2. Аэровокзал в Ульяновске. 3. Санаторий «Рижский залив» Управления делами Совмина СССР. 4. Киноконцертный зал в Киеве. 5. Вторая и седьмая вставки ВАЗа в Тольятти. 6. Железнодорожный вокзал в Уфе. 7. Аэровокзал в Самарканде. 8. Гостиница «Мо-

ряк» в Одессе. 9. Морской вокзал в Баку. 10. Ст. метро «Улдуз» в Баку. 11. Ст. метро «Площадь Ногина» в Москве.

1971 г.

1. Ст. метро «Исани» и «Самгори» в Тбилиси. 2. Аэровокзал в Волгограде. 3. Ст. метро «Октябрьская» и «Заводская» в Киеве. 4. Вставки №2, 6 и 7 главного корпуса ВАЗа в Тольятти. 5. Аэровокзал в Воронеже. 6. Комплекс помещений Курского вокзала в Москве. 7. Морской вокзал и 1-я очередь набережной в Архангельске.

1972 г.

1. Метрополитен в Баку. 2. Железнодорожный вокзал в Ачинске. 3. Гостиница УД Совмина СССР в Киеве. 4. ВАЗ в Тольятти – 3-я очередь. 5. КИИГА в Киеве. 6. Школа кулинарии в Казани. 7. Объект «Океан» в Николаеве. 8. Объект «Залив» в Керчи. 9. Пересадочный узел ст. «Киевская» в Москве.

1973 г.

Пешеходный переход (тоннель) на ст. «Волгоград». 2. Пешеходные переходы в Баку. 3. Аэровокзал в Днепропетровске. 4. Железнодорожный вокзал в Тобольске. 5. Пешеходный переход (тоннель) на Курском вокзале. 6. Э. В. Ц. в Тольятти. 7. Здание Обкома КПСС в Кустанае. 8. Пешеходные переходы на КАМАЗе. 9. АБК Иртышского угольного разреза. 10. Пешеходные переходы на Каширском шоссе. 11. Жилой дом в Одинцово. 12. Второй участок набережной в Архангельске.

1974 г.

1. Пансионат Госплана СССР в Вороново. 2. Институт ГВФ в Киеве. 3. Аэровокзал в Ижевске. 4. Здание облисполкома в Одессе.

1975 г.

1. Здание Северного морского пароходства в Архангельске. 2. Дом культуры нефтяников в Тюмени. 3. Всесоюзная Доска Почета на ВДНХ в Москве. 4. Дом культуры железнодорожников в Тюмени. 5. Речной вокзал в Ростове-на-Дону. 6. Аэровокзал в Донецке. 7. Аудиторный корпус КИИ-ГА в Киеве. 8. Аэровокзал в Ташкенте. 9. Набережная Северной Двины в Архангельске. 10. Железнодорожный вокзал во Владимире. 11. Производственный корпус проектных организаций. 12. Санаторий «Подмосковье». 13. Ленинградский вокзал (центральная часть). 14. Багажное отделение Белорусского вокзала. 15. Пушкинская МИС – лабораторный комплекс. 16. Пансионат издательства «Правда» ст. «Планерная». 17. Досмотровое помещение Белорусской ж. д. в Бресте. 18. Филиал МЭИ в Смоленске. 19. Аэровокзал в Анапе. 20. ВИМУ в Новороссийске. 21. Гостиница «Интурист» в Баку. 22. Пешеходные переходы на МКАДе. 23. Пешеходные переходы на КАМАЗе.

1976 г.

1. Санаторий «Волжский утес» в Усолье. 2. Здание Обкома КПСС Украины в Запорожье. 3. Здание АБК на КАМАЗе. 4. Речной вокзал в Комсомольске-на-Амуре. 5. Желез-

нодорожный вокзал в Пятигорске. 6. Международный молодежный лагерь в Домбае. 7. Институт гражданской авиации в Киеве. 8. Аэропорт в Оренбурге. 9. Участок набережной в Архангельске. 10. Речной вокзал в Ярославле. 11. Комплекс Ленинградского вокзала в Москве. 12. Переходы Лентварис и Каунас в Литве. 13. ВИМУ в Новороссийске. 14. Жилой дом партработников в Баку. 15. Переходы на КАМАЗе. 16. Переходы на Каширском шоссе. 17. Три ст. метро в Киеве. 18. Станция метро в Баку. 19. Профилакторий в Одинцово. 1977 г.

1. Дом культуры в Белгороде. 2. Железнодорожный вокзал в Ворошиловграде. 3. Железнодорожный вокзал в Ярославле. 4. Павелецкий вокзал в Москве (багажное отделение). 5. Пристройка к Центральной поликлинике МПС. 6. Пансионат в Аксаково. 7. Дом культуры железнодорожников в Минске. 8. Железнодорожный вокзал в Дубултах. 9. Морской вокзал в Новороссийске. 10. Гостиница «Апшерон» в Баку. 11. Пешеходные переходы на КАМАЗе.

1978 г.

1. Гостиница «Турист» в Подольске. 2. Железнодорожный вокзал в Белинской. 3. Железнодорожный вокзал в Хмельницком. 4. Железнодорожный вокзал в Ташкенте. 5. Аэровокзал в Гурьеве. 6. Железнодорожный вокзал в Бузулуке. 7. Железнодорожный вокзал в Горьком. 8. Институт МВД. 9. Институт железнодорожной гигиены. 10. Аэровокзал в Калининграде. 11. Дом культуры в Минске. 12. Пешеходные

переходы на Ярославском шоссе. 13. Пешеходные переходы на Оскольском металлургическом комбинате. 14. Гостиница в Тынде. 15. Гостиница «Орленок» ЦК ВЛКСМ.

1979 г.

1. Станции Московского метрополитена. 2. Станции Тбилисского метрополитена. 3. Клуб на 850 мест в райцентре Кармаскалы. 4. Аэропорт в Гурьеве. 5. Театр кукол в Ташкенте. 6. ЦНИИС – лабораторные помещения в Москве. 7. Набережная в Риге. 8. Переходы на Ярославском шоссе. 9. Подпорная стенка к аэропорту Шереметьево. 10. Пешеходные переходы в Старом Осколе. 11. Пешеходные переходы в Набережных Челнах. 12. Аэропорт в Ханты-Мансийске. 13. Памятник В. И. Ленину в Тюмени. 14. Санаторий «Южный» в Форосе. 15. Киноконцертный зал в Ташкенте.

1980 г.

1. Станции Ташкентского метрополитена. 2. Станции Киевского метрополитена. 3. Железнодорожный вокзал в Канске-Енисейском. 4. Столовая ШВЛП в Ульяновске. 5. Первая очередь речного вокзала в Волгограде. 6. Железнодорожный вокзал в Ростове-на-Дону. 7. Железнодорожный вокзал ст. «Чоп». 8. Дом советов в Гурьеве. 9. Пристройка к зданию Управления аэропорта в Риге. 10. Столовая локомотивного депо ст. «Москва-сортировочная». 11. Пешеходный тоннель ст. «Москва пассажирская-казанская». 12. Аэровокзал в Таллине. 13. Павильон-музей «Траурный поезд» В. И. Ленина в Москве. 14. Здание «Экспресс» в Москве. 15. Пе-

пешеходный переход Савеловско-Смоленского диаметра. 16. Подземный переход на привокзальной площади в Риге. 17. Пешеходные переходы в Набережных Челнах. 18. Пешеходные переходы и ЦЗС в аэропорту Шереметьево. 19. Санаторий им. Герцена. 20. Санаторий «Сочи». 21. Железнодорожный вокзал в Кокчетаве. 22. Театр музкомедии в Одессе. 23. Станции Ереванского метрополитена. 24. Железнодорожный вокзал в Брянске. 25. Гостиница «Аэрофлот» Министерства гражданской авиации. 26. Дом союзов в Смоленске. 27. Гостевой павильон в Минводах. 28. Станции Киевского метрополитена. 29. Железнодорожный вокзал в Павлодаре. 30. Аэровокзал в Орджоникидзе. 31. Административное здание Мингазпрома. 32. Корпуса № 1, 2, 3 санатория «Волжский утес». 33. Пешеходные переходы на КАМАЗе.

1981 г.

1. Две станции метрополитена в Киеве. 2. Рикотский тоннель в Тбилиси. 3. Санаторий «Ликани» в Боржоми. 4. Объекты Управления т. Рахманинова. 5. Мемориальный комплекс героям Гражданской войны и ВОВ. 6. Переходы автодороги МКАД – Серпухов. 7. Таможня в Термезе. 8. Филиал санатория «Барвиха». 9. Здание «Зарубежтехнотранса». 10. Здание «Гипропромтранс». 11. Пристройка к ВЦ «Мосгипротранс». 12. Железнодорожный вокзал в Харькове. 13. Железнодорожный вокзал в Белгороде. 14. Филиал музея им. В. И. Ленина в Киеве. 15. Пассажирское здание аэропорта в Грозном. 16. Водогрязелечебница санатория «Волжский

уτες». 17. Здание КГБ в Москве.

1982 г.

1. Здание Госстроя СССР в Москве. 2. Аэровокзал в Улан-Удэ. 3. Речной вокзал в Томске. 4. Железнодорожный вокзал в Барабинске. 5. Железнодорожный вокзал в Уральске. 6. Здание Обкома КПСС в Одессе. 7. Дом культуры железнодорожников в Кишиневе. 8. Пересадочный узел ст. «Советская» в Харькове. 9. Пансионат Мингазпрома в Светлогорске. 10. Жилой дом в Нагатино. 11. Пешеходный переход в Перово. 12. Пешеходный тоннель ст. «Пассажирская-казанская» в Москве. 13. Пешеходный переход на Люблинской улице... (М-лы по 1983-1985 гг. в дан. сл. отсутствуют).

1986 г.

1. Станция метро «Спандаряна» в Ереване. 2. Станция метро «Восток» в Минске. 3. Три станции метро в Харькове. 4. Станции скоростного трамвая в Кривом Роге. 5. Железнодорожный вокзал в Тынде. 6. Железнодорожный вокзал в Николаеве. 7. Здание райкома КПСС в Северобайкальске. 8. Аэропорт в Нижнеангарске. 9. Автополигон НАМИ в Москве. 10. Аэровокзал в Гурьеве. 11. Здание обкома КПСС в Куйбышеве. 12. Пешеходные переходы в Ульяновске.

1987 г.

1. Две станции метро в Киеве. 2. Две станции метро в Ташкенте. 3. Станция метро в Горьком. 4. Две станции метро в Новосибирске. 5. Четыре станции метро в Куйбышеве. 6. Железнодорожный вокзал в Сургуте. 7. Аэровокзал в Чите.

8. Павелецкий железнодорожный вокзал в Москве. 9. Железнодорожный вокзал в Тбилиси 10. Железнодорожный вокзал в Экибастузе 11. Дом отдыха «Решма» в Кинешме.

1988 г.

1. Станция метро в Москве. 2. Две станции метро в Тбилиси. 3. Реконструкция железнодорожного вокзала в Харькове. 4. Санаторий «Рижский залив» в Риге. 5. Набережные в Риге и Новороссийске. Железнодорожный вокзал в Хани. 6. Спальный корпус санатория «Нижняя Ореанда» в Крыму. 7. Водогрязелечебница в Якутске.

1989 г.

1. Станция метро «Дворец Спорта», «Мечникова» в Киеве. 2. Станция метро «Чор-Су», «Гуляма» в Ташкенте. 3. Подземный переход в Чимкенте. 4. Станция метро «Гарина-Михайловского» в Новосибирске. 5. Подземный переход через ул. Кирова в Новосибирске. 6. Гостиничный комплекс в Семипалатинске. 7. Аэропорт в Омске

1990 г.

1. Станции метро «Золотые ворота», «Надднепровская» в Киеве. 2. Станции метро «Беруни», «Тинчлик» в Ташкенте. 3. Санаторий «Янган-Тау» в Уфе. 4. Онкологический центр в Баку. 5. Станция метро «Д. Джабарды» в Баку. 6. Аэровокзальный комплекс в Баку. 7. Жилой дом Бакметрополитена в Ахмалды. 8. Санаторий «Золотой пляж» в Ялте. 9. ФТБП «Наш дом» в Севастополе. 10. Станция метро «Канавинская» в Горьком. 11. Дом культуры. Красное Сормово». 12.

Пионерский лагерь Газпромстроя. 13. Стадион «Торпедо» в Горьком. 14. Пансионат в Батуми. 15. Подземный переход у станции метро «Глдани» в Тбилиси. 16. Станция метро «Купаловская» в Минске. 17. Станция метро «Первомайская» в Минске. 18. Железнодорожный вокзал в Минске. 19. Набережная р. Даугава в Риге. 20. Станция метро «Машиностроителей», 21. «Свердловская» в Свердловске. 22. Станция метро «Улица Подбельского» в Москве. 23. Дом политпросвещения в Чите.

1991 г.

1. Две ст. метро в Москве («Владыкино», «Тимирязевская»). 2. Две ст. метро в Киеве. 3. Станция метро в Новосибирске. 4. Две ст. метро в Ташкенте. 5. Ст. метро «Площадь мира» в Ленинграде. 6. Реконструкция вокзала в Ростове-на-Дону. 7. Детдом в Кондрово (Калуга). 8. Реконструкция п/п по Волоколамскому шоссе. 9. Гостиница «Севастополь» в Москве. 10. Реконструкция с дополнительным декором музея «Бородинская панорама».

1992 г.

1. Ст. метро «Советская» в Самаре. 2. Ст. метро «Бибирево» в Москве. 3. Ст. метро «Свердловская» в Екатеринбурге. 4. Ст. метро «Заельцовская» в Новосибирске. 5. Админ. здание СРУБ (биржа).

1993 г.

1. К/р ст. метро «Каширская». 2. Ст. метро «Белорусская» кольцевая. 3. Гл. корпус дома отдыха «Ужин». 4. Офис МП

«Траст». 5. Поликлиника в Домодедово. 6. Пешеходные переходы Боровского шоссе. 7. Здание нарсуда в Домодедово. 8. АБК ПСК «Комби» в Нижнем Новгороде. 9. Ст. метро «Куйбышева» и «Канавинская» в Нижнем Новгороде. 10. Здание ИВЦ Куйбышевской ж. д. в Самаре. 11. Ст. метро «Спортивная», «Гагаринская» и «Советская» в Самаре.

1994 г.

1. Памятник-музей «Поклонная гора». 2. Музей С. В. Рахманинова в Уваровке. 3. Ст. метро «Семеновская». 4. ЦКБ, ул. Маршала Тимошенко. 5. Ст. метро «Театральная». 6. Ст. метро «Павелецкая» радиальная. 7. Ст. метро «Киевская» Филевской линии. 8. Ст. метро «Чкаловская». 9. Вестибюль ст. метро «Чкаловская». 10. Ст. метро «Площадь 1905 года». 11. Памятник Победы на Поклонной горе. 12. Дом отдыха «Ужин» на Валдае. 13. Киевский вокзал.

1995 г.

1. Казанский вокзал в Москве. 2. Банк «Балчуг». 3. Ст. м. «Октябрьская» кольцевая. 4. Московский Кремль. 5. Ленинградский вокзал. 6. Ст. метро «Комсомольская». 7. Ст. метро «Чкаловская». 8. ПАК при ЦКБ СМ РФ. 9. Ст. метро «Парк культуры». 10. Дом отдыха «Березка», Руза. 11. Памятник Победы и площадку вокруг памятника на Поклонной горе.

1996 г.

1. Доска почета ВДНХ. 2. Капитальный ремонт станций метро Беговая, Октябрьская, Арбатская, Сокол, Киевская, Александровский сад. 3. Реконструкция Старого Гостино-

го двора. 4. Облицовка арок Манежной площади. 5. Патолого-анатомический корпус ЦКБ-1. 6. Расширение Казанского вокзала. 7. Подземный переход МКАД на 36 км.

1997 г.

1. Храм Христа Спасителя. 2. Станция метро «Арбатская». 3. Воссоздание гранитной облицовки портала по ул. Тверской, дом 9/17. 4. Здание Банка по ул. Бакунинской, дом 50. 5. Благоустройство Гоголевского, Сретенского, Тверского, Никитского бульваров. 6. Представительство Республики Татарстан в Москве. 7. Здание ЦЖБ. 8. Мемориальная Мечеть на Поклонной горе. 9. Гостиничный комплекс «Берлин». 10. Ремонт фасадов домов по Столешникову переулку. 11. Часовня Святых Бориса и Глеба. Реконструкция Старого гостиного двора. 12. Капитальный ремонт станции метро «Беговая». 13. Облицовка арок Манежной площади природным камнем (разных видов, сортов и рисунка).

1998 г.

1. Храм Христа Спасителя. 2. Школа классической акварели. 3. Реконструкция Старого Гостиного двора. 4. Пешеходная зона Камергерского переуллка. 5. Серпуховская бумажная фабрика. 6. Храм Памяти на Поклонной горе. 7. Петровский бульвар. 8. Храм Христа Спасителя – Зал соборов. 9. Пост Почетного караула у Вечного огня на могиле Неизвестного солдата в Александровском саду. 10. Каширская туберкулезная больница. 11. Медико-восстановительный корпус в составе спортивно-оздоровительной базы в пос. Новогорск

Химкинского р-на МО. 12. Реконструкция Старого гостиного двора. 13. Ст. метро «Беговая». 14. Больничный комплекс железнодорожной ст. «Ожерелье». 15. Храм Христа Спасителя – иконостас. 16. Ст. метро «Автозаводская». 17. Административное здание Клинские напитки в Клину. 18. Гоголевский бульвар. 19. Помещения Полпредства Республики Татарстан в Москве.

1999 г.

1. К/р кровель больничного комплекса г. Ожерелье. 2. Никитский бульвар. 3. Дом приемов на ул. Косыгина (д. 42). 4. Особняк 3 на ул. Косыгина (д. 36). 5. Реконструкция Старого гостиного двора. 6. Тверской б-р. 7. Храм «Большое вознесение». 8. Храм Христа Спасителя. 9. Сретенский б-р. 10. Рождественский бульвар. 11. Пешеходная зона, Камергерский пер. – памятник А. П. Чехову.

2000 г.

1. Реконструкция торгово-административного здания, Третьяковский пр-д (д. 1 и 2). 2. Рождественский бульвар. 3. Сретенский бульвар. 4. Гоголевский бульвар. 5. Дом приемов на ул. Косыгина (д. 42). 6. Никитский бульвар – пешеходные переходы. 7. Реконструкция Старого гостиного двора.

г.

Благоустройство Красногвардейского бульвара. Корпус № 1 комплекса зданий МИД РФ. Гостиный Двор. Реконструкция торгово-административного здания по адресу: Третьяковский проезд дом № 1,2. АК «Транснефть» -облицовка

гранитом лифтовых холлов и цоколя здания.

Г.

1. Спортивный комплекс в Татаровской пойме. 2. Корпус № 1 комплекса зданий МИД РФ. 3. Строительство 12-ти этажного здания, Площадь Победы владение 2 , стр. 7. 4. Станция метро «Воробьёвы Горы». 5. Объект по ул. Косыгина д. 40. 6. Объект по уд. Варварка д. 15. 7. Благоустройство входной группы городского парка в Мытищах. 8. Дом Правительства РФ. Фонтан «Похищение Европы» на площади Киевского вокзала. 9. Капремонт Павелецкого вокзала. Жилой комплекс в Строгино. 10. ГК «Завидово». 11. Здание по ул. Вильнюсская. Андреевский железнодорожный мост , 12. Андреевский автодорожный мост. 13. Пешеходный мост у площади Киевского вокзала.

Г.

1. Новоарбатский мост через реку Москва. 2. Ст. метро «Белорусская - радиальная». 3. Корпус № 1 комплекса зданий МИД РФ. 4. Московская монорельсовая дорога. 5. Офис Корпорации «Трансстрой» ул. Кольская вл. 6. Жилищно-административный комплекс с подземной автостоянкой по адресу: Неопалимовский пер. 8-10. 7. Строительство торгово-офисного центра по адресу: Москва, ул. Лесная вл. 3-9. 8. Донбасский путепровод. 9. Облицовка фасадов по адресу: Бутиковский пер., дом 9-11,1. 10. Станция метро «Парк Победы». 11. Облицовка фасада по Левшинскому пер., д. 9/11,13. 12. Строительство 12-ти этажного здания, Площадь

Победы владение 2, строение 7. 13. Реконструкция Новорарбатского моста. 14. Комплекс зданий Счетной палаты. 2004 г.

1. Пешеходный мост через реку. 2. Москва у Храма Христа Спасителя. 3. Реконструкция Новорарбатского моста. 4. Реконструкция Краснохолмского моста. 5. Комплекс зданий Счетной палаты. 6. Реконструкция ЦБКС в Коломне. 7. Ремонт пешеходных переходов Московско-Рижского и Московско-Раменского направлений Московской ж. д. 8. Новорарбатский мост через реку Москва. 9. Корпус № 1 комплекса зданий МИД РФ. Ст. метро «Белорусская - радиальная». 10. Облицовка фасадов по адресу: Бутиковский пер. 11. Торгово-пешеходная зона Кутузовской развязки. 12. Дорожный противотуберкулёзный диспансер ст. Кашира. 13. Пешеходный мост у площади Киевского вокзала. 14. Андреевский пешеходный мост. 15. Красноружский железнодорожный мост. 16. Фасад здания по Слесарному переулку д. 3. 17. Здание ИВЦ, лифтовые холлы. 18. Здание ТКЦ им. В. Мейерхольда. 19. Административное здание по Погорельскому пер д. 5. 20. ТЗС на заводе им. Хруничева. 21. Павильон № 3 на Ленинградском вокзале. 22. Административно-бытовой корпус по ул. Отрадная дом 8. 23. Андреевский автодорожный мост. 24. Кутузовская развязка. 25. АК «Транснефть» по ул. Б.Полянка. 26. Здание КЭМП в г. Щёлково. 27. 25-этажный жилой дом по Осеннему бульвару, владение 17. 28. Павильон № 1,2 о. п. Петровско-Разумовское. 29. Капремонт Крым-

ского моста. 30. Капремонт Бородинского моста. 31. Вагонное депо ВЧД-1 ст. Москва Октябрьской железной дороги. 32. Реконструкция Проспекта Мира до ул. Эйзенштейна, эстакада. 33. Административное здание по Третьяковскому проезду. 34. Андреевский железнодорожный мост. 35. Храм Святителя Николая в Заяицком. 36. Административное здание Счётной палаты. 37. Спортивно-оздоровительный комплекс Татаровская пойма. 38. Путепровод тоннельного типа № 3 под ж/д путём Бойня-Угрешская на участке внутригородской кольцевой автомагистрали от ш. 39. Энтузиастов до Волгоградского проспекта. 40. Капитальный ремонт Павелецкого вокзала. 41. Строительство 12-ти этажного здания, Площадь Победы влад. 2, стр. 7. 42. Облицовка фасада по Левшинскому пер., д. 9/11,13. 43. Комплексное благоустройство территории прилегающей к Площади Гагарина, видовая площадка. 44. Ремонт метромоста в Лужниках ст. «Воробьевы Горы». 45. Облицовка фасада здания Управления Моск. ж. д. по ул. Краснопрудная д. 20. 46. Станция метрополитена «Парк Победы». 47. Ремонт административного здания ЭП-701 треста «Трансэлектромонтаж». 48. Капитальный ремонт покрытия платформенной части станции «Динамо». 49. Путепровод тоннельного типа №2 под ул. Нижегородская. 50. Строительство здания по адресу: Москва, ул. Архитектора Власова, квартал 26-27 корпус 3-Б. 51. Капремонт платформы №3 Ленинградского вокзала. 52. Строительство торгово-офисного центра по ул. Лесная владение 3-9. 53.

Жилищно-административный комплекс с подземной автостоянкой по адресу: 1-й Неопалимовский пер., вл. 8-10. 54. Строительство транспортного тоннеля в районе Лефортово. 55. Донбасский путепровод на пересечении МЖД Павелецкого направления с Варшавским шоссе. 56. Островная платформа «Тайнинская». 57. Капитальный и текущий ремонт комплекса зданий МХАТ им. А.П. Чехова. 58. Строительство здания вокзала станции «Струнино». Здание администрации Сахалинской области. 59. Московская монорельсовая дорога. 60. Оформление тупиков на участке Москва-пассажирская-Ярославская. 61. Ремонт лестничных сходов подплатформенного перехода ст. «Маленковская». 62. Гостиничный комплекс «Берлин», ул. М. Юшуньская д.1. 63. Участок 3-го кольца от Автозаводского моста до Комсомольского проспекта. 64. Участок 3-го кольца от Бережковского моста до Комсомольского проспекта. 65. Ремонт адмздания по ул. Рочдельская д. 26-28. Улица Косыгина д. 66. Ремонт помещений в Дом Правительства РФ. 67. Улица Косыгина д. 68. Административное здание по Нахимовскому проспекту д. 24. 69. Красногвардейский бульвар. 70. Административное здание на Старой площади. 71. Административное здание по ул. Ефремова д. 8. 72. Административное здание Корпорации «Транстрой» по ул. Садовая-Спаская, д. 21/1. 73. Административное здание МИД, Смоленская-Сенная пл., д. 32/34. 74. Участок 3-го транспортного кольца, путепровод через Чудов проезд. 75. Пристройка к га-

лерее Шилова. 76. Покрытия перед входом в зону «К» Внешэкономбанка. 77. Капремонт административного здания ЗАО «Работа для Вас». 78. Ремонт административного здания по ул. Рочдельская, д. 26/28. 79. Ремонт внутренней облицовки санатория «Барвиха». 80. Облицовка фасада жилого дома по Слесарному пер., д. 3. 81. Облицовка жилого дома по ул. Вокзальная магистраль в г.Новосибирске. 82. Ремонт помещений по адресу: Краснохолмская наб., д. 11/15. 83. Облицовка фасада здания по адресу: Слесарный пер., д. 3. 84. Капитальный ремонт здания ИВЦ по Краснопрудной ул., д.18. 85. Облицовка цоколя здания по адресу: Погорельский пер., д. 5. 86. Пешеходный мост у площади Киевского вокзала. 87. Краснолужский железнодорожный мост на Малом кольце МКЖД, облицовка гранитом. 88. Реконструкция фасада здания с устройством дополнительного входа по адресу: Краснохолмская наб., д.11/15. 89. Гранитные работы по ул.Косыгина дом 61. 90. Демонтаж и монтаж гранитной облицовки по Дому Правительства РФ. 91. Облицовка цоколя по ул.Верхняя Красносельская д. 3а. 92. Гранитные работы по ул. Косыгина д. 63. 93. Андреевский автодорожный мост, облицовка гранитом. 94. Корпус №1 комплекса зданий МИД РФ по адресу: Смоленская-Сенная д. 32/34, облицовка фасада керамогранитом. 95. Восстановление покрытия по административному зданию на Старой площади. 96. Капитальный ремонт Крымского моста, демонтаж и монтаж гранитной облицовки.

2005 г.

1. Станция и станционный комплекс «Аэропорт «Внуково». 2. Центр парусного спорта на Клязьменском водохранилище. 3. Ремонт вестибюля на ст. метро «Семеновская». 4. Реконструкция ЦБКС с искусственной конькобежной дорожкой в Коломне. 5. Строительство пешеходного тоннеля под ж. д. путями, внедрение АСОКУПЭ и реконструкция пассажирской платформы на ст. «Павшино» Московской железной дороги. 6. Станция «Аэропорт Внуково» до Аэровокзала подземного терминала. 7. Капремонт Брянской дирекции по обслуживанию пассажиров на ст. Брянск-1. 8. Устройство терминала аэропорта Шереметьево в здании Савеловского вокзала. 9. Зимний театр в г. Сочи. 10. «Золотые ключи-2» по ул. Минская, пр. 726, вл. 11. Реконструкция Боровского шоссе ПК-54, ПК-8, ПК-50. 12. Ремонт тупикового упора 4-го пути Ярославского вокзала. 13. Устройство кассовых павильонов о.п. Томилино, Малаховка, Быково. 14. Капремонт ст. Москва-Бутырская для организации перевозки авиапассажиров в аэропорт Шереметьево. 15. Ремонт облицовки цоколя здания Верховного Суда РФ. 16. Блок «Е» комплекса зданий Счетной Палаты РФ. 17. Филиал Российского Центра подготовки спасателей в пос. Красная Поляна г. Сочи. 18. Капремонт выходов и пешеходных тоннелей на участке Москва-пассажирская-Люберцы-Раменское. 19. Материально-техническая база Москомспорта - «ЭШВСМ по парусным видам спорта». 20. Ст. м. «Деловой центр». 21.

Ст. м. «Маяковская», наземный павильон. 22. Реконструкция дебаркадера Киевского вокзала. 23. Реконструкция ЦБ-КС с искусственной конькобежной дорожкой в Коломне. 24. Ст. «Аэропорт Внуково» до аэровокзала подземного терминала. 25. Капремонт завода «Звезда-Стрела» Королев - 23. 26. Корпус № 1 комплекса зданий МИД РФ. 27. Художественный музей в г. Сочи. 28. Капремонт навесов выходов о. п. Томилино, Малаховка, Быково. 29. АСОКУПЭ капремонт пешеходного тоннеля ст. «Вешняки». 30. Капремонт пешеходного тоннеля ст. Рязань. 31. Капремонт Белорусского вокзала. 32. Новогорская академия гражданской защиты. 33. Капремонт Б. Краснохолмского моста. 34. Ремонт гранитной облицовки павильонов № 1,11,13,14,15, 58 ВВЦ. 35. Капремонт аванзала северного вестибюля ст. «Охотный ряд». 36. Кинотеатр «Стерео» в Сочи. 37. Торкретирование свода Лефортовского тоннеля. 38. Строительство пешеходного моста от Храма Христа Спасителя через реку Москва. 39. Ремонт гранитных тротуаров на стилобате у Дома Правительства РФ. 40. Метромост в Лужниках ст. «Воробьевы Горы». 41. Спортивно-оздоровительный комплекс в Татаровской пойме. 42. Пешеходный мост у площади Киевского вокзала. 43. Молочный пер., влпднгтн 3 – облицовка фасада натуральным камнем. 44. ГК «Завидово». 45. Жилой комплекс в Строгино. 46. Фонтан «Похищение Европы» на площади Киевского вокзала. 47. Ул. Косыгина д. 40.

2006 г.

1. Ремонт пешеходных переходов Московско-Киевского направления Московской ж. д. 2. Строительство Дома Правительства МО. 3. Реконструкция ЦБКС в Коломне. 4. Ремонт вестибюля на ст. метро «Таганская».

2007 г.

Строительство Дома Правительства МО...

На этом список объектов, на которых работали специалисты «Союзметрспецстроя», в т. ч. уже разделившись на отдельные структуры, в старой папке документов заканчивается. Как мы видели ранее, не хватает списка о проведенных работах и по начальным годам деятельности организации, и в 1980-е годы. Нет сомнения, что существует полный список. Но и тех данных, которые мы собираем в отдельный справочный аппарат, в случае, если бы даже полного списка не сохранилось, уже вполне достаточно, чтобы бережно хранить документы, по которым историкам-аналитикам можно было бы сделать самые серьезные аналитические выводы. Это, в частности, выводы о том, как развивалась строительная индустрия в советские и постсоветские времена, которых соединяет единая история деятельности строительных организаций, промышленных предприятий и иных, и в то же время выводы о том, что наряду с выполнением работ на различных промышленных государственных объектах коллективы стройуправлений участвовали в развитии социально-быто-

вой и общей социально-культурной инфраструктуры городов и всей страны в целом. Для трудовых коллективов всех организаций это означало, - и, конечно, все это хорошо осознавали, - что все они, в принципе, работают на выполнении неких единых общегосударственных задач. Не случайно во всех коллективах, от министерских ведомств до конкретных организаций и отдельных бригад существовали и влияли на решение общих задач схожие алгоритмы подхода к делу – от ознакомления с новыми заданиями и составления графика их выполнения до организации производственных работ и выдачи конечного результата. И всегда большую роль в этом играли энергия энтузиазма, инициатив и новаторства, которые при любых условиях гарантировали вскрытие незапланированных резервов. Исторический потенциал трудового коллектива засучить рукава и выдвинуть инициативы превращал этот потенциал в реально работающий ресурс делать заметно больше того, что предписывала ему в своей отрасли производства любая трудовая пятилетка.

Глава 4

Потенциал новаторства, почета и высших наград Родины - естественный ресурс обеспечения выполнения
планового и внепланового задания производственного процесса

Насколько точно выполнялись указы, приказы и распоряжения «верхов» в трудовых коллективах страны можно достаточно точно судить по тем документам, которые отражают собой усилия руководителей всех звеньев, в т. ч. и общественных организаций в составе предприятий и учреждений, настроить свои трудовые звенья на решение установленных свыше заданий. Все задания включали в себя т. н. плановую и вне плановую составляющую, которую обеспечивали токи социализма, его энергия от возбужденного потоком реки времени генератора. «Временем» здесь являлась особая любимая советская эпоха. Любимой же эпоха стала по определению, так же, как становится любимыми дом, хата, сакля, юрта, яранга и др. для каждого, кто родился на своей малой и большой Родине от любимых матери и отца. (Советское рабочее право на изначальную любовь к малой и большой Родине). От этого, с одной стороны, все выполнения трудовых заданий осуществляются как мероприятие обычных будней труда, где с гарантией добрый конечный итог, чтобы в любой мере «успеха» считаться «удовлетворительным», будет обеспечен. (Советское рабочее право на гарантированный удовлетворительный конечный итог выполнения важных заданий).

Опять же, подчеркнем, с другой стороны, - сама постановка обязательной отчетности, самокритики и настроя на «трудовые вахты» и «решительные штурмы» обычных, в общем-то, будней свидетельствует о том, что в идеале никакие

вводные «верхов» не исполнялись. (Советское рабочее право на принятие идеальных инструкций вышестоящих органов со всевозможным старанием выполнить их точно, но по сути - лишь по мере реальных сил и возможностей). /Формулировки видов советского рабочего права могут быть и несколько иными, главное – суть/. Итак, все работало и развивалось так, как только объективно это можно было обеспечить как любым коллективом, так и каждым отдельным специалистом или малоквалифицированным рабочим на конкретных участках выполнения заданий. И не случайно мы можем рассматривать в качестве самых правдивых источников и отзывы о работе коллективов и специалистов их разных кураторов, контролеров, комиссий, конструкторов, архитекторов, по чьим проектам выполняются сложные производственные и строительные работы, и иных. Потому что в них нет свидетельств на полное невыполнение заданий, а лишь, где они не доделаны, - лишь как на неполное выполнение, с обязательным указанием недостатков, узких мест и прочих конкретных производственных причин; либо с большой похвалой за выполнение всех заданий или их какой-либо части. Государственные институты контролирующих органов мало кого всерьез пугали, поскольку с учетом замечаний любые задания все равно выполнялись, и это указывает на то, что в целом трудовое общество развивалось в достаточно комфортных условиях. Сам Закон социализма советского типа – Закон исторического потенциала советско-

го промышленного предприятия (предприятий в условиях СССР) предопределял работу в этой атмосфере. Это производство и воспроизводство наряду с выпуском основных видов продукции в то же самое время и социально-бытовой сферы; и этот процесс был непрерывным, во всех экономических достигал примерно конечных величин культурно-бытовых услуг (в т. ч. известных, в принципе, в мире) и в стране постоянно нарастал в географическом пространстве. Почти все виды документальных источников, являющихся отзывами на выполнение работ и услуг, включают в себя различные перечни того, что еще необходимо сделать, а уж что доделать и усовершенствовать – этому, как уже сказано, несть числа. И указание на узкие места, хронические недостатки и пр., на текущие недоделки, недочеты и пр. являлось нормой на всех без исключения собраниях трудовых коллективов страны.

В россыпи исторических источников мы вновь берем документы труда периода Перестройки, чтобы показать: если и в этот труднейший период, закончившийся к его концу неминуемым крахом, так успешно работали коллективы, то, без сомнения, с еще большей верой в торжество строительства социализма (а многие с верой в будущее коммунистическое общество) работали во все годы советской власти. О труде и чувствах этих людей свидетельствуют отчеты разных сфер их работы, выраженной не только, собственно, производственными, строительными свершениями, но и созданием атмосферы постоянного анализа выполненных и недовы-

полненных заданий.

Ниже мы приводим выдержки из россыпи сохраненных документов выступлений перед работниками коллектива управления «Союзметростпецстрой» его руководителя А. Г. Лёвина, бывшего как начальником (директором) управления, так и одним из организаторов проведения общественных мероприятий, бывшим ранее секретарем и комсомольской, и профсоюзной, и партийной организаций. Это важно подчеркнуть, потому что документация любых отчетов всех организаций всегда содержит в себе обращения как ко всему трудовому коллективу (даже и всей отрасли), так и к различным трудовым коллективам организаций в отдельности. А в этих обращениях – свидетельства искренних чувств и настроения на лучшее будущее в связи с происходившими в стране переменами. Это, в т. ч. и большие искренние надежды на важность пришедшей «горбачевской» перестройки.

Здесь мы можем наблюдать сильное действие такого мощного социально-трудового явления в обществе, как советское рабочее право на новые большие перемены с ожиданием быстрых значительных результатов. Это право вступало в силу в какие-то кризисные этапы развития страны, новые правила игры народом принимались с большим доверием к «мудрости решений партии и правительства», как это было даже в самые кризисные годы советской эпохи – годы Великой Отечественной войны. В этом праве людей на добрую веру в энергичного «мудрого вождя», идущего на смену «муд-

рому старому» (в любых интерпретациях), мы можем искать причины столь грандиозного успеха Горбачева, резко и дерзко указавшего на недостатки, на якобы наступающий острый кризис социалистического хозяйствования, который можно немедленно с помощью «гласности» и «интенсификации народного хозяйства» устранить. А при этом вместо войны с Западом дать мир и более богатую землю обитания и освоения для инженеров рабочих городов, сел и деревень и всех прочих. И чем острее и принципиальнее ставился вопрос о необходимости срочных перемен, тем с большим энтузиазмом на всех собраниях призывалось выполнить задачи перестроечных приказов и распоряжений, тем более - задач очередных высших партийных форумов.

Здесь важно также подчеркнуть, что острота восприятия озвучиваемого со стороны власть предержащих Советского Союза образовывалась в сфере одних из главнейших прав и обязанностей заботиться об интересах Родины, включая ее безопасность. (И это право мы также можем выразить, например, Советским рабочим правом на развитие СССР в условиях жесткого противостояния системе доброго социализма системе злого капитализма и империализма). События сегодняшних реалий нового жесточайшего и непримиримого противостояния с системой ценностей Запада, не желающих считаться с интересами России, указывают на главную причину трудностей, имевшихся на пути построения социалистической системы.

Это подтверждают, в частности, следующие фрагменты документов - выступлений А. Г. Лёвина перед работниками «Союзметроспецстроя»: «Итоги выполнения соцобязательств 1986 года и задачи на 1987 год». Товарищи! 1986 год вошел в историю нашей Родины как год 27-го Съезда КПСС, 1-ый год 12 пятилетки. 27 Съезд разработал всеобъемлющую программу борьбы за мир и всеобщую безопасность. Как известно, М. С. Горбачев 15-го января с конкретной программой ликвидации ядерного оружия до конца нынешнего столетия. Страны Варшавского договора выдвинули предложения о путях сокращения обычного вооружения, химического и бактериологического оружия. Советский Союз еще продлил мораторий на подземные ядерные испытания, и после 1-го января он был продлен до первого ядерного взрыва США. США 3-го февраля произвели этот взрыв в Неваде. Несмотря на негативное отношение к нашим предложениям со стороны США и НАТО, на попытки нарушения и срыва договора ОСВ-2, Советский Союз продолжал свое мирное наступление, поддерживаемое всем прогрессивным человечеством...»

«Товарищи! Всем известно, что обстановка в стране осложнилась. По настоянию нашей страны, в Рейкьявике состоялась встреча М. С. Горбачева и президента Рейгана, на которой был выдвинут макет конкретных предложений о поэтапном сокращении стратегических ядерных арсеналов, ракет средней дальности в Европе, прекращении ядерных ис-

пытаний и испытаний элементов СОИ при условии продолжения исследовательских работ. Только вот из-за несогласия США по вопросу прекращения испытания элементов СОИ в течение 10 лет важнейшие вопросы сохранения мира и безопасности не были решены.

Советский Союз будет и дальше настойчиво и с еще большим усилием бороться за мир и вместе со всеми странами социалистического содружества и со всем прогрессивным человечеством отстаивать дело мира. Мы, как и весь советский народ, полностью одобряем внешнеполитическую линию партии, решения 27-го Съезда КПСС в борьбе за мир, и в этих новых условиях своим трудом мы добьемся решения поставленных страной новых экономических и социально-культурных задач!»

1. Никакого застоя – только стабильность и повышение стабильности

Задачи начального периода попыток перестроить советскую систему хозяйствования на новый лад указывает, что в условиях продолжающегося давления на нее внешних сил народ вначале видел в надвигающихся переменах, примерно, то же, что и прежде, привычно ожидая своих новых больших результатов по выполнению заданий, установленных на трудовую пятилетку очередным высшим партийным форумом - съездом КПСС, а также и Советом Министров СССР. От-

сюда и социально-трудовое явление в поле действия энергии Советского рабочего права на сплоченный труд во имя защиты интересов Родины под руководством партии и правительства. («Мы, как и весь советский народ, полностью одобряем внешнеполитическую линию партии, решения 27-го Съезда КПСС в борьбе за мир, и в этих новых условиях своим трудом мы добьемся решения поставленных страной новых экономических и социально-культурных задач!») Это право выражалось во всем, что, собственно, и означало сплоченный привычный советский труд в привычных советских условиях: в текущей стабильности повышения результатов экономики и уровня жизни народа.

Это ниже мы указываем на примере стабильной работы коллектива стройуправления по фрагментам отдельных архивных материалов выступлений А. Г. Лёвина перед коллективом строителей транспортной отрасли, со второй половины 1960-х годов. Коллективом, ставшим в течение трех трудовых пятилеток со дня становления опытным и стабильно выполняющим плановые и внеплановые (в основном, со сверх запланированными трудовыми показателями) задания вышестоящих ведомств.

При этом мы сделаем попытку придать всему тексту, благодаря его фрагментации, тот вид, который может служить «словарным справочником» фактов, событий, явлений, включая отображение настроений трудовых коллективов в период СССР.

(Все, что подчеркнуто жирно курсивом, - является одним из видов Советского рабочего права, и каждое можно пробовать обозначить наиболее точно). Буквально каждое явление пронизывают токи энергии социализма. В том случае, когда смыслы и понятия советских социально-трудовых явлений хоть как-то точно и полно отражаются в нашем сознании, людей нового капиталистического либерального времени, - в них обязательно присутствует часть энергии Закона социализма советского типа, в котором присутствует часть исторического потенциала всегда надеяться на лучшее и жить в приподнятом настроения энергии нескончаемого трудового энтузиазма).

Повторяем, эффект от превращения россыпи старых документов, в т. ч. разных докладов и отчетов, в словарную литературу самым простым способом, даже и не распределяя образующиеся благодаря заголовкам «словарные статьи» в алфавитном порядке, а оставляя последовательность мысли единого текста, неописуемо огромен! То, на что можно не обратить внимания, читая «устаревшую», «поднадоевшую», «набивную оскомину», «малозначительную» россыпь бумаг, вдруг начинает указывать на многие нюансы, обогащать читателя более глубокими знаниями предмета эпохи. Этим формируется обязательное для наставника историческое мышление. Нам же важно здесь указать, прежде всего, на то, что социальная жизнь людей всегда была связана как с промышленными предприятиями, так и с масштабными

стройками по их организации, реконструкции, либо перебазированию, что, так или иначе, влияло на изменения в социокультурном пространстве, на демографию, на настроение граждан своих конкретных районов, в т. ч. граждан Москвы и страны в целом.

Живем под знаком выдающегося события в жизни. «Дорогие товарищи! Позвольте мне от имени штукатуров и маляров, паркетчиков и гранитчиков, от имени всего коллектива Спецстройпоезда № 901 передать 35-ой Партийной конференции Бауманского района столицы наш искренний привет! Спецстройпоезд № 901 Главтоннельметростроя выполняет архитектурно-отделочные работы. Наш коллектив с волнением ждет начала работы 23-го Съезда партии. Мы трудимся и живем под знаком этого выдающегося события в жизни. Коллектив существует более 15 лет. За эти годы нами сданы в эксплуатацию сотни объектов. Мы работали почти во всех республиках нашей Родины. И радостно осознавать, что любое порученное нашему коллективу задание мы выполняем в срок и выполняем хорошо. Все наши объекты государственная комиссия принимает с оценками «хорошо» и «отлично». Семилетку мы выполнили на 119 %, план прошлого года – на 120 %. Успешная работа организации постоянно отмечается. Коллектив неоднократно награждался Бауманским райкомом и Министерством транспортного стро-

ительства. Мы боремся за звание Коллектива Коммунистического Труда. 63-м работникам присвоено звание Ударника Коммунистического Труда.

Коллектив правительственных наград. Но все это цифры, так сказать, официальная сторона дела. А что стоит за ними? За каждой цифрой в наших сводках и отчетах – упорный труд целого коллектива и каждого его члена. Работа абсолютного большинства наших товарищей получила высокую оценку. Совсем недавно, например, еще одна группа работников нашего коллектива получила правительственные награды. Начальник поезда т. Миллер М. З. награжден орденом Ленина. Плиточница Большакова О. А. – орденом Трудового Красного Знамени. Прораб Щебалков В. Н. – орденом «Знак почета». Бородкин В. М. и столяр Ермачков Н. И. – медалями «За Трудовое отличие».

За годы существования Стройпоезда выросли замечательные мастера своего дела – это рабочие, строймастера, прорабы. Как правило, это люди, работающие в организации многие годы по 10 – 15 лет. Пресловутой текучести кадров в нашем коллективе нет. Мы приходили в Поезд мальчишками, ничего-ничего не умея. Нас всему учат. Учат ремеслу, учат работать, учат трудиться и находить радость в труде. Нас учат быть людьми. А потом приходит час, и мы начинаем учить таких же мальчишек, какими были сами 10 лет назад. Вот несколько моих товарищей. Коммунист Геннадий Брызгалин. В 51 году он начал работать у нас мраморщи-

ком. Он строил метро в Ленинграде и Киеве, гостиницу в Ташкенте, вокзал в Харькове. Сегодня Геннадий Брызгалин – один из лучших прорабов Поезда. Василий Шебалков. В 55 году начинал в Поезде маляром. Как и все у нас, он много ездил, много строил, много учился. Без отрыва от производства закончил строительный техникум. Сегодня прораб Василий Шебалков работает со своими товарищами в Баку. В столице советского Азербайджана скоро будет пущен метрополитен. Коммунист Юрий Ершов. С 52 года он работает в Поезде. Был лепщиком, хорошим маляром, штукатуром. Ушел в армию, вернулся, окончил техникум. Теперь Юрий Ершов – начальник участка. Он строил и продолжает строить Тбилисский метрополитен, который так понравился тбилисцам.

Профессиональный и нравственный рост в трудовом коллективе. Все эти ребята так же, как десятки других, выросли в Поезде. Отсюда они уходили служить в армию и возвращались отслужив, здесь учились, здесь многие из них стали коммунистами. Здесь женились, их жены многие работают в нашем коллективе. Так складываются трудовые династии. Я думаю, что такая семейственность только на пользу делу. Эти добрые традиции нашего коллектива живут и утверждаются. Из армии вернулась новая молодежь, и вот большинство уже учатся: Старостов, Копытько, Дворкин, Клочков, Ефимов. Коллектив много дал этим людям и много ждет от них.

От «подмастерья» до мастера и инженера с высшим образованием. Скажу несколько слов о себе. Пришел в Поезд 16-тилетним парнишкой после семилетки в 1953 году, по дому всегда было чем заняться, но в производстве ничего не умел делать, тогда уроков труда для этого в школе не было, и, могу представить, каким беспомощным мог выглядеть перед бригадами и мастерами. Меня учили, и я учился. Освоил несколько строительных специальностей. Могу работать по мрамору естественному и искусственному, по плитке, по граниту, по мозаике. В 59 году я был принят членом в ряды КПСС. Работая в Поезде, окончил школу рабочей молодежи, был назначен бригадиром, стал студентом Института инженеров транспорта – факультета ПГС. И вот 21 февраля я защищаю диплом инженера-строителя, буду продолжать работать в своем родном коллективе.

Самая красивая работа – работа строителя. Говорят, красивая работа у летчиков и журналистов – много ездят, много видят. Я утверждаю, что самая красивая работа наша – работа строителя. За эти годы мы так много построили в разных концах нашей страны. Если вы были в Целинограде, там вы видели новый аэровокзал, Дворец культуры целинников – это строили мы. Если вы только что из Риги, вы побывали на новом морском вокзале – это тоже строили мы. Аэропорты Шереметьево и Домодедово. Везде – в Киеве и Кирове, Ленинграде и Ташкенте, Алма-Ате и Воронеже, – всюду работают посланцы нашего коллектива, создателя красоты.

Мы живем трудной, часто и очень трудной, но всегда интересной жизнью. Вот я говорю, а сам думаю: не кажется ли со стороны, что что-то уж все очень у нас красиво получается! Но все так и есть! Мы живем трудной, часто и очень трудной, но всегда интересной жизнью. Действительно, работать нам приходится в разных условиях, у нас жесткий график, колоссальный объем работ, стройка сплошь и рядом ставит такие вопросы, задает такие задачи, на которые нет ответа ни в одном учебнике, ни в одном проектном задании! А наши люди работают, успевают, строят! Работают в очень трудных подземных условиях. Но как бы нам ни было тяжело, наши товарищи трудятся не покладая рук! Они делают большое дело, они поднимают это дело, а дело поднимает их».

Вспоминая молодость, эпохи становления и новых достижений. Товарищи, у истоков нашей организации стоял замечательный человек, знаток работ по камню Михаил Захарович Миллер. Зарождение многих славных традиций, которыми славится наш коллектив, связано с его именем... Шло время, рос коллектив, усложнялись задачи, совершенствовалось мастерство наших рабочих. Уже в тот начальный период нашей деятельности мы принимали активное участие в сооружении ряда уникальных объектов. В 1951-52 гг. Геннадий Александрович Брызгалин и Алексей Иванович Терещенко строили заново разрушенный фашистами Харьковский вокзал. У тов. Терещенко двойной юбилей. На строительстве Московского университета во всем блеске прояви-

лось не тускнеющее мастерство Замятиной, Слободянюка, Шереметьева, Парфенюк, Никифоровой, Кузьминых, Черняк. В 1953-55 гг. на строительстве Ленинградского метро мы познакомились с Курашовым, Долженковым, Савенковым, Полюшкиной, Ракитиным, Приставко, Александровым, Шпунькиным. Я особенно хорошо помню всех этих ребят, потому что в тот период мы были молодыми. Я был избран секретарем комсомольской организации. И мы не только отлично работали, но и славно отдыхали. До сих пор иногда вспоминаем спортивные состязания, поездки на озеро Красавица, что под Ленинградом, песни. Припев одной я позволил себе чуть-чуть переделать. И звучал он тогда так: «Пусть нам подпоет седой боевой Маргулян». Прошло четверть века, но песня не утратила своей актуальности.

Яркие примеры и источники энергии. Замечательной страницей в истории нашего коллектива является трудовая деятельность М. Я. Маргуляна, нашего главного инженера, главного наставника, нашего патриарха, человека, чей непосыгаемый трудовой энтузиазм служит для нас не только ярким примером и источником энергии. И сегодня мне хочется назвать имена: Константина Алексеевича Тузикова, Михаила Николаевича Ботова, Николая Абрамовича Безушко, Валентину Викторовну Вербинкину, Надежду Борисовну Жучкову, Людмилу Васильевну Антонову, Олега Сергеевича Абашкина, Тамару Алексеевну Малыхину.

К эпохе строительства станции «Ботанический сад» в

Москве и других объектов в 1956-57 гг. относится расцвет мастерства Городинских, Казенной, Даниловой, братьев Афанасьевых, Горевой, Ефимова, Зайцевой, Качановой, Климковой, Парфенюк, Саничевой, Черняк, Волковых, Дадыко. Шестидесятые годы – период строительства ж.-д. и аэровокзалов в Риге и Одессе, метро в Киеве. Потом пришла эпоха строительства метро в Баку и Тбилиси, мемориала 26-ти Бакинских комиссаров – своей причастностью к строительству этого памятника мы гордимся до сих пор. В этот период мы узнали тов. Антоновых, Давыдовых, Должикова, Помещикову, Данилина, Зазымина, Иванниковых, Колобанова, Марценюк, Ропало, Саничева, Травина, Фейгельсона, Черняка. Все они, как и десятки других, выросли в Поезде. Отсюда многие уходили служить в армии и сюда возвращались отслужив, здесь учились, здесь многие из них стали коммунистами. Здесь многие обрели семью, здесь стали формироваться десятки династий».

«Товарищи! Творческие планы даются не для галочки, а для улучшения нашей работы и жизни. Это дает возможность коллективу 16 лет удерживать передовые позиции и выполнять все экономические показатели. Основная обязанность коллектива по Уставу – строительство метро, но кроме этого коллектив недавно построил Павелецкий вокзал, сейчас работает на строительстве Казанского вокзала, пешеходных переходах. Коллектив также работает на объектах здравоохранения, торговли, культуры, жилья. Немало мы делаем

и в Бауманском районе. Так, недавно был открыт на ул. Карла Маркса выставочный зал Советского фонда культуры, отремонтирован ряд магазинов, кафе на ул. Чернышевского и Дзержинского. В прошлом году сдали жилой пятиэтажный дом на Большевикском пер. Работы на Моспищекомбинате. Проводили реконструкцию фасадов домов от Елоховской церкви до Кремля, детских садиков, больниц и т. д.»...

Бригады «хорошистов» и «отличников». Товарищи! В 9-ой пятилетке все объекты, на которых мы работали, приняты в эксплуатацию с оценками «отлично» и «хорошо». Не сбавляя темпов, мы работаем в новой пятилетке. Нашей опорой, причем опорой, которая, как правило, нас не подводит, являются наши бригады. У нас сложился большой бригадирский костяк - группа людей, группа бригадиров, которые вносят весомый вклад во все достижения. Мы с благодарностью называем сегодня: Замятину, Саничеву, Петухова, Кирова, Сибиренкова, Волкова, Приставко, Максимюка, Потапова, Соловьева, Мурадова, Хорошенького, Шелудченко, Давыдова, Звягинцева, Мазурика, Зымынина. Они настоящие мастера, сочетают в себе редкое профессиональное умение, которым со времен «Левши» славился русский рабочий. С чувством ответственности и достоинства, которое свойственно нам - советским людям. Они на всех объектах, где бы они ни работали, объединяют бригады, сплачивают молодежь, щедро передают им свое умение, свою любовь к профессии, свой богатый производственный жизненный

опыт. Помогают приобрести высокие нравственные качества – советского рабочего, - стать достойными гражданами нашей страны. Спасибо всем нашим бригадирам – наставникам. В этот период мы узнали с лучшей стороны т. Амирову, Акименко, Вороненкову, Гвозденко, Дерновых, Стрельцову, Шахову, Канунову, Одинцову, Першину, Ефремову, Азнабаеву.

Гвардейцы пятилеток... У нас таковыми можно с полным правом назвать т. Шелудченко, Чуранова, Мазурика, Безверхнего. У тов. Безверхнего редкий дар объединять людей вокруг дела, работать самозабвенно. И мне всегда казалось, что рядом с ним стыдно работать в полсилы. И вот результат: в г. Киеве его сердечно благодарит секретарь горкома т. Гаевой, в Сочи – академик Чазов. А самое приятное и важное для нас – что судьба Безверхнего, его замечательное мастерство и всеобщее признание типичны для лучших представителей всего славного коллектива. То же самое можно сказать и о Мазурике Льве Косьяновиче, чью колонну ласково погладил 1-ый секретарь Компартии Узбекистана, выражая тем самым самую высокую похвалу нашему мастеру. И о многих, многих других замечательных людях, сидящих в этом зале. К нам идут письма от благодарных людей, и нередко в них указываются конкретные имена. Это признание заслуг всего коллектива».

Зрелость коллектива проверена на всесоюзных ударных стройках. У нас сложилось ядро высококвалифицированных

рабочих – тех самых, которые хранят и передают секреты нашего строительного мастерства. И серьезным испытанием зрелости нашего коллектива стали многие стройки страны. Это и строительство в Тольятти на ВАЗе, где мы создали школу обучения нашему делу, и обучили людей на десятки бригад, и в Набережных Челнах, на строительстве КАМАЗа, где наш «Спецстройпоезд № 901» также называли лабораторией передового опыта и школой обучения и повышения квалификации. И мы дорожили этой оценкой, понимая, что новаторство, нежелание стоять на месте – ключ к нашим успехам. Действительно, на ВАЗе и КАМАЗе под одной крышей и в производстве, и в быту государственная необходимость свела самых разных людей разного подчинения, разной квалификации, из разных городов и трестов нашего министерства. А «цементировать» вновь созданные коллективы с очень ответственными задачами было поручено нашим мастерам».

«...Подводя итоги 9-й пятилетки 1971-1975 годов, подводим итоги вклада конкретных людей. С удовольствием от имени и по поручению тов. ... за годы существования нашего коллектива у нас выросли командиры производства, инженеры – руководители Управления: т. Шебалков, Михальченко, Ефимов, Старостов, Тестин, Олейников, Одинцова, Агапов. Они работали малярами, плиточниками, столярами. Как и все, они много ездили у нас, много строили. Без отрыва от производства закончили техникумы, институты. Павел

Никитович Катехин полтора десятка лет отработал рабочим. Был столяром, паркетчиком. Сегодня это опытный руководитель, чья честность, добросовестность, преданность коллективу вызывает всеобщее уважение. Альвиан Васильевич Шушарин много лет работал плиточником. Наш секретарь Партбюро. Давыд Давыдович Фиалков начинал с плиточника, потом – мастер, прораб, начальник ПТО, ныне он заместитель начальника. Надо отметить, есть круг вопросов, с которыми т. Фиалков справляется наилучшим образом. Все они делают много полезного для нашей организации. И мы рады случаю выразить товарищам нашу признательность и уважение.

За любой наградой – доверие осилить новые сложные задачи. 23 мая 1980 г.: «Сегодняшняя наша встреча, товарищи, имеет несколько причин. Подведем некоторые итоги нашей с вами работы в этом году. Мы должны принять переходящие Красные Знамена Бауманского района и Министерства транспортного строительства. И мы должны подумать, как нам оправдать оказанное доверие – этот год юбилейный для нашего коллектива. Исполняется 30 лет нашей с вами работы. Отсюда особые задачи и особые требования к работе в этом году. Работа нашего коллектива в 1-ом квартале проходила под знаком Всесоюзного соревнования в честь 110-ой годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Нам была доверена работа на самом сложнейшем и самом почетном юбилейном объекте – музее В. И. Ленина «Траурный поезд». Эта рабо-

та, которую выполняли лучшие наши рабочие коммунисты, комсомольцы и беспартийные во главе с начальником участка тов. Брызгалиным Геннадием Александровичем, успешно завершена с отличным качеством – получила очень высокую оценку руководителей народного хозяйства Виктора Васильевича Гришина и Игоря Николаевича Пономарева».

Как видно по вышеприведенным страницам истории строительной организации, методы решения производственных задач были очень похожи на те, что существовали и на промышленных предприятиях. И если коллективы промышленных предприятий постоянно, наряду с выполнением производственных заданий, производили и воспроизводили и социально-культурную сферу, то это же осуществляли, проводя много времени на различных стройках страны, и труженники стройуправлений. Об этом свидетельствует и энергия на улучшение жизни, которая рождалась в сфере участия в деятельности общественных организаций, в депутатской деятельности, а также в деятельности исполкомов.

С заботой о соцкультбыте общерайонного масштаба. (Предварительные итоги десятой пятилетки 75-80 гг). «О работе исполкома Бауманского райсовета. За последние годы осуществлен ряд мер, направленных на улучшение деятельности представительных органов советской власти. В част-

ности, в Постановлении ЦК КПСС «О мерах по улучшению работы районных и городских советов депутатов трудящихся» указывается, что на современном этапе коммунистического строительства предъявляются новые, более высокие требования к деятельности советов. Нашло свое практическое применение и Постановление о расширении исполкомов городских и районных советов. В нашем, Бауманском, районе постановления ЦК КПСС воплощаются в жизнь в 2-х направлениях: в направлении улучшения работы подведомственных управлений, повышения требовательности к руководству и в направлении усиления координации средств воздействия исполкома на неподведомственные ему предприятия и учреждения для решения задач общерайонного масштаба. Намечен план социального развития района, проводится определенная работа по его выполнению. Составление этого плана позволило по-новому подойти к решению ряда вопросов реконструкции района, координировать возможности исполкома предприятий и учреждений.

Рассмотрение вопросов жилищного строительства. Учитывая изученные вопросы по миграции населения и то, что из 250 тыс. чел., работающих на предприятиях и в организациях, проживает на территории района лишь незначительная часть, район пошел по пути отвода земельных участков под жилищное строительство предприятиями внутри района с привязкой сноса ветхих и малоценных домов. По сравнению с другими районами столицы, у нас имеется большое

количество ветхого и неблагоустроенного жилого фонда. Из 1100 строений общей площадью около 500 тыс. кв. м подлежит сносу более двух третей. Так как фактически только одно строение из трех является опорным, вопрос расчистки и застройки района очень актуален. Исполкомом райсовета разработан план капитального строительства и капитального ремонта жилых домов...

Перебазирование из центра Москвы промышленных предприятий. Филиал авторемонтного завода № 4 по Бакунинской ул., 15 уже перебазирован с территории района. К подлежащим выводу из строя относится экспериментальный завод «Газосвет», который занимает территорию домовладения № 25 по ул. Ф. Энгельса и Бакунинской ул., 10/24. Строительство помещения для перебазирования предприятия уже ведется. Ориентировочный срок – 1981 год. В 1982 году намечается вывод объединения «Мосметаллопосуда». Территориально это предприятие не в пределах жилищно-эксплуатационной конторы, но влияние на микрорайон имеет. В целом по Москве, в центральной части города, строительство объектов культурно-бытового назначения, предприятий торговли, за исключением центральных улиц, проектируется в незначительных объемах.

Решение вопросов жилищного строительства и благоустройства Москвы. По Бауманскому району, учитывая необходимость его расчистки и обновления, принято специальное решение бюро МГК КПСС и Исполкома Моссо-

вета о застройке и реконструкции на период 1974 – 1980 годов. Наибольшее внимание было уделено проблеме освоения площадок под новое жилищное и культурно-бытовое строительство, сносу ветхих строений. В результате настойчивой работы, проведенной исполкомом райсовета, помощи, которую постоянно оказывает району райком партии, в настоящее время закончилось или ведется строительство трех жилых домов – по ул. Баумана, 61/10, Бакунинской ул., 41/55 со встроенным универсальным магазином, в Центросоюзном пер., 14/16. Заканчивается строительство главного телефонного узла на 30 тыс. номеров, ввод которого позволит снять очередность на установку телефонов в районе. В саду им. Баумана в 1980 году будет продолжено строительство киноконцертного зала, и после окончания строительства территория этого старейшего в Москве парка будет расширена, благоустроена и оснащена новым современным оборудованием. В результате рассмотрения вопросов расчистки района от ветхого и малоценного жилого фонда, а также сноса строений, попадающих под участки строительства, на Градостроительном совете, в центральной и районной комиссиях приняты положительные решения о сносе 115 ветхих строений. Только за период с декабря 1977 года в районе снесено более 50 строений. Положительно решены вопросы отвода земельных участков под жилищное и культурно-бытовое строительство на 1980 и последующие годы 11-ой пятилетки. В плане строительства 1980 – 1981 гг. при-

стройка здания врачебно-физкультурного диспансера по 1-ому Переведеновскому пер., 14, детской музыкальной школы в Такмаковом пер., зубопротезного отделения поликлиники № 7 по Б. Козловскому пер., 5, трех детских дошкольных учреждений, из которых два будут размещены в непосредственной близости от микрорайона ЖЭК-15 по 1-ому Переведеновскому пер., 30/34 и на Б. Почтовой улице, 14. В последующие годы 11-ой пятилетки в районе будет проведено строительство коллектора для подземных коммуникаций на участке от Казанской ж. д. по Бакунинской ул. Строительство коллектора разбито на два участка: 1-ый от Русаковской до Бакунинской ул., строительство намечено до 1980 года; 2-ая очередь от Новокирочной ул. до Бакунинской в настоящее время проектируется. Намечено начать строительство в 1981 году. От строительства 2-ой очереди коллектора, от того, как он будет задействован, в значительной мере зависит дальнейшая реконструкция микрорайонов, прилегающих к основной магистрали, и, в частности, нашего микрорайона. Намечается также строительство водопроводной магистрали от Семеновской до Бакунинской ул. Участок от реки Яузы уже построен, от Медового проезда до магистрали Русаковской ул. планируется заделом на 1980 год; от Почтовой до Гастелло разрабатывается проект. Участок по Бакунинской ул. задерживается из-за сноса дома № 71. Строительство планируется перенести на 1981 год. Строительство канализационного коллектора по Бакунинской ул. также задерживается

по той же причине. Жилищное строительство в 11-ой пятилетке, с решением вопросов инженерной подготовки и строительства коммуникаций, в районе будет представлено 6 – 8 домами. Это жилые дома на Бакунинской ул., 4/6, строительную площадку занимает сейчас Управление по кооперативному строительству. Вывод намечен на 1980 – 1981 гг. По Переведеновскому пер. намечено строительство 2-х домов. Для осуществления его необходимо передислоцировать базу Райпищеторга, находящуюся на участке строительства. С опережением строительства дома построить ЦТП, который будет обеспечивать отоплением и теплоснабжением дома-новостройки и существующий жилой фонд микрорайона. Строительство жилых домов по Гороховскому пер., 17/21 и ул. К. Маркса, 26/28 намечено на 1982 – 1983 гг. после вывода завода «Технолог» и детского сада, расположенного в старом непригодном помещении. Определено строительство еще 3-х детских дошкольных учреждений, каждое из которых задерживается в связи с освобождением строительной площади, выводом организаций, выселением жильцов. Из-за недостатка жилой площади, выделяемой ежегодно после выселения, исполком не имеет возможности максимального сноса ветхих и малоценных домов не на магистральных улицах, между существующей застройкой и крайними линиями.

О муниципальных квартирах. В Бауманском районе г. Москвы, по сравнению с другими районами столицы, в на-

стоящее время проживает наименьшее количество жителей. Демографическая обстановка в районе с точки зрения формирования трудовых ресурсов является наиболее неблагоприятной. Удельный вес детей и подростков в структуре населения составляет около 16 %, а жителей пенсионного возраста – около 33 %. Средний возраст жителей района составляет 41 год. Сокращение численности населения и увеличение людей пожилого возраста явилось следствием ограниченных масштабов жилищного строительства на территории района и увеличивающегося оттока жителей в другие районы столицы в связи с активной реконструкцией района, сносом ветхих и малоценных жилых зданий. На предприятиях и в организациях района работает 223,5 тыс. чел., что обеспечивает полную занятость проживающего трудоспособного населения.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.