

ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц
SPETSGAZAUTOTRANS
DAUGHTER JOINT - STOCK COMPANY

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ДОЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

распространяется
бесплатно

№ 8 (33) 8 августа 1994 года



Издается с 1992 года

Совет директоров

Большая часть вопросов июльского заседания Совета директоров ДАО «Спецгазавтотранс» была связана непосредственно с акционированием. На рассмотрение членов Совета директоров предложены положения, регулирующие различные стороны деятельности ДАО «Спецгазавтотранс»: «О порядке формирования и выплаты дивидендов», «О реестре акционеров дочернего АО «Спецгазавтотранс» «О генеральном директоре АО» и «О ведении регистрации сделок с ценными бумагами дочернего АО «Спецгазавтотранс».

В первые же месяцы практической деятельности после акционирования появилась необходимость внесения некоторых изменений и в состав правления акционерного общества и в Положение о филиале акционерного общества.

Все эти вопросы повестки дня были решены положительно, чего не скажешь о последнем. Просьбу АО «Арктиктрансгазстрой» о его вхождении в состав ДАО «Спецгазавтотранс» члены Совета директоров встретили довольно настороженно. Отметив, что ряд вопросов остается пока без ответа, участники заседания от принятия решения отказались и предложили изучить этот вопрос более тщательно.

В следующем номере будет опубликовано положение «О порядке формирования и выплаты дивидендов в ДАО «Спецгазавтотранс».

В ПИОНЕРСКОМ ЛАГЕРЕ У ВОТКИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА



НАБИРАЙСЯ ЗДОРОВЬЯ, РЕБЯТНЯ!

«С этой шизоперестройкой голова кругом идет. У меня стирка три недели стоит — горячей воды нет. А детей ведь обстиривать надо. А кушать где им взять, да на каждый день по три раза? В лагере с этим порядок...

Опять же таскаем мы их за собой и в сад, и на работу: как бы да что бы не вышло. А в лагерь определили — и на душе, и на сердце спокойно. И им разнообразие.

Лагерь выручает. Будут путевки — на две смены устрою».

(Из откровений Флоры Рогожиной, работницы СГАТа).

На снимке: Дамир и Венера Рогожины в лагере отдыха не только по траве бегали. Они вместе с мамой два раза приезжали, чтобы подготовить его к сезону.

И работали, помогая маме. Так что они-то путевки заслужили.

Сегодня на четвертой странице мы рассказываем о летних днях пионерского лагеря «Пламя».

МАНЫ В РОССИИ

ЭКЗАМЕНУЕТ ЗАПОЛЯРЬЕ

Зависимость Европы от российского природного газа очевидна. Это обстоятельство постоянно подогревает партнерство «Газпрома» с европейскими странами импортерами при освоении новых месторождений газа и его транспортировке.

Покупка «Газпромом» большой партии большегрузных самосвалов германской фирмы «МАН», подготовленных специально для условий Заполярья, тоже тому свидетельство. 180 мощных современных машин, переданных СГАТу, с одной стороны умощняют его парк, с другой — создает ворох проблем. Происходят они либо из-за чехарды в российской экономике,

либо из-за косности нашего уклада.

Так что же собой являет грузовик прославленной фирмы «МАН»? Представитель ее сервисной службы поляк Роман Кухарчик отвечает на этот вопрос однозначно:

— Такая машина у нас была работала 15 лет (здесь и далее сохранены речевые обороты польского собеседника). При хороших дорогах она должна эксплуатироваться не менее 10 лет!

Увы, скорее всего не такая судьба уготовлена «МАНам», попавшим на российскую сторонку. Новенькие самосвалы гнали из Берлина до Москвы наемные водители — немцы, чехи, турки и т. д.

Рассказывает тот же Кухарчик:

— Заправка в России на дорогах идет с бензовозов, солярка не чистая. Зная это, немцы поставили мелкое сито на фильтрах заправочных емкостей. Перегонщикам это не нравилось: диаметр заправочного шланга у бензовоза большой, долго стоять на заправках надоедало, стали снимать фильтры. Кого волнует, что из-за воды в солярке «клепит» помпа стоимостью в 3000 доймарок! машины гнали те, кто больше за их руль не сядет.

— А что еще перегонщики делали не так?

— А-а..., перед колдобиной надо тормозить, снизить скорость. Этого не было,

вместо 20–30 км ехали 90–100. А потом стабилизаторы, амортизаторы ломятся. Свою собственную машину каждый поберег бы...

Вот тут-то, уважаемый читатель, самое время почтить разницу между Европой и Азией. Вместе с Кухарчиком обслугивал «МАНы» приехал и Иштван Немет. Оба европейских представителя доказывали, что купленные самосвалы замыслены для работы в полярных условиях, при очень низких температурах, в этом их важнейшая отличительная черта. Что же касается ходовой части, то она все же не рассчитана на большое бездорожье.

На Харампурском и Ноябрьском месторождениях Кухарчик и Немет увидели, как их «подопечные» преодолевают метровые рытвины, тогда как бездорожье для них допустимо перепадами лишь в 50–60 см.

— Нельзя так, — с горечью воскликнул Роман. — Внизу расположены печка, компрессор и генератор, они выйдут из строя.

Иштван в унисон добавляет:

— Наш самосвал не подводная лодка.

Они, Кухарчик и Немет, все записывают, фотографируют. Видимо, упомянутые агрегаты и узлы придется переставливать куда-то сзади кабины. Возникшие соображения будут переданы специалистам.

И вот тут время подойти к самому главному: отношению нашего водительского состава к немецкой технике. Именно оно будет определять долг или короток станет век умных и дорогостоящих машин (одна коробка передач, говорят, тянет на 23 млн. рублей). С одной стороны перед водителем стоит задача «накрутить» на

(Окончание на 2 стр.)

Не спешит платить заказчик

Недавно в средствах массовой информации довольно обнадеживающе прозвучало о готовящихся жестких мерах по ликвидации кризиса неплатежей, который как спрут опутал и сжал в свои тиски почти всю экономику России. Не избежало этого и ДАО «Спецгазавтотранс».

Мы уже задолжали миллиарды рублей, нам — еще больше. Последствия этого ощущает каждый. На работе это невозможность своевременно приобрести запасные части, топливо, не говоря уж о новой технике и оборудовании. Не менее, если не более остро ощущается финансовый дефицит и в семье, которую мы порой месяцами оставляем без денег.

Проблему кризиса неплатежей, охватившего всю Россию и СНГ, силами одного предприятия, конечно, не решишь. Но и то, что в ДАО «Спецгазавтотранс» покорно смирились с этим, тоже не скажешь. Уже несколько месяцев руководство добивается, чтобы даже командированные, наряду со своим заданием, в обязательном порядке принимали все доступные для них меры по сокращению задолженности заказчиков нашим предприятиям. На это же в последнее время нацелена и работа отделов, служб.

Эта проблема главенствовала и на последнем совещании руководства СГАТа с директорами филиалов. Повестка дня началась с вопроса «О выполнении приказа АО № 125 от 22 апреля 1994 г. «О мерах по ликвидации задолженности за выполненные работы и улучшению финансового состояния». Участники высказали и выслушали в этой связи много критических замечаний, немало прозвучало и конструктивных предложений. В частности, предложено в сжатые сроки разработать механизм сбора денег с заказчиков, которые не спешат расплачиваться. Не могло не обратить на себя внимание и предложение о создании инициативной группы по «выкачиванию» денег с подобных заказчиков, которых на сегодня, к сожалению, большинство. Изменения требует и отношение к пени. Это не дело, когда наши предприятия платят пени, а сами со своих должников не спрашивают.

Много внимания на этот раз было уделено и экономии, и экономике. Все больше становится теперь сторонников введения сметы затрат. Ведь прежде за перерасход сметы затрат, как говорится, семья скучала, а теперь, при отсутствии такой сметы, затраты катятся, как снежный ком с горы, и в филиалах никому, похоже, нет до этого никакого дела. А ведь эти затраты уносят наши же деньги, дивиденды акционеров. То же и с выполнением плана. Прежде каждое предприятие прилагало все усилия для обеспечения ритмичной работы, выполнения плана, о чем ежемесячно докладывал его руководитель. Теперь же этого нет. Выполнил или не выполнил — это порой никого даже и не касается.

Что же касается перспективы, то участники заседания обязали филиалы представить в течение месяца свои предложения по выходу во втором полугодии из критической ситуации. Эти предложения помогут вернее расставить акценты в работе по ликвидации много-миллиардных диспропорций, мешающих сегодня ДАО «Спецгазавтотранс» наращивать объемы работ.



СОВМЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

МАНЫ В РОССИИ

ИНФОРМАЦИЯ

«ИЖЕВСК - ХАРБИН»

Совместное предприятие «И — ХА» развертывает работы на строительстве международного аэропорта в Китае.

Китай для иностранного капитала — страна открытых дверей. Здесь работают фирмы многих стран в том числе таких развитых, как Южная Корея и Япония, Финляндия и Соединенные Штаты. «Зеленый свет» открыт и для россиян. Только в провинции Хэйлунцзян на сегодняшний день зарегистрировано 127 СП с Россией.

Но более ста десяти из них числится пока на бумаге. Все внедряются и внедряются уже по два — три года, проверяя возможности сторон. Стабильно же обосновались и дают объемы работ СП Челябинского тракторного завода и АО «Спецгазавтотранс».

Предлагаем интервью с заместителем генерального директора СП «И — ХА» Владимиром Викторовичем Королюничем.

На какие работы заключен контракт? Объемы и вклад сторон в уставной капитал?

Вначале перед СП была поставлена задача: строительство шоссейных и асфальтовых дорог. Мы должны были проложить в городах 310 километров дорог. Но в связи с трудным финансовым положением, из-за несвоевременной поставки техники той и другой сторонами контракт был изменен. Всю технику перебрасываем на строительство международного аэропорта в пятидесяти километрах от Харбина, в котором в 1997 году будут проходить зимние международные олимпийские игры азиатских стран.

Правительство ввело этот объект в число важнейших. Строить аэропорт, который будет принимать все типы самолетов, взялись шесть самых мощных в Китае строительных компаний. В одной из них, кстати, второй по объему работ в стране, и наш СП.

Конкретно перед нашей совместной китайско-российской компанией поставлена задача построить часть взлетно-посадочной полосы и «рулекку» — место стоянки самолетов. Будем выполнять и часть работ на строительстве нового здания аэропорта, международной гостиницы, коммуникаций.

Наконец-то подтвержден китайским правительством план мероприятий по строительству аэропорта. Десятого июня из Пекина пришла проектно-сметная документация. С этого дня мы и стали стягивать технику на новый объект. А до этого занимались отсыпкой дорог.

Новый объект самой высокой сложности. Отсыпать на высоту метр двадцать шесть сантиметров придется шесть слоев разных грунтов: глина, щебенка, смесь гравия с цементом и щебенкой и так далее. Каждый слой будет укатываться. Нам предстоит отсыпать таких грунтов на площади километр на километр.

Технология строительства, предложенная СП, против прежней значительно изменилась. Поэтому и техника, которую должна была поставить китайская сторона, будет другой. На сегодня вместо десяти «КамАЗов», двух грейдеров, двух бульдозеров и трех дорожных катков они должны пригнать на объект два погрузчика, по четыре грейдера и бульдозера, сорокатонный каток.

С нашей стороны уже в работе десять «КамАЗов», два экскаватора «Хитачи» и «УАЗик». Эта техника и обеспечивает 75 процентов уставного фонда с нашей стороны, что в денежном исчислении составляет 945 тысяч долларов.

Сколько вас с нашей стороны в Китае? И каковы перспективы взаимоотношений?

Пока «Спецгазавтотранс» в Харбине представляют три человека: я, главный инженер Леонид Николаевич Бодилов и главный бухгалтер Нина Владимировна Снигур. Еще нам надо иметь переводчика и экономиста. На сегодняшний день мы не можем разобраться с уставным фондом с китайской стороны. Они дают нам такие цены, в которых мы сильно сомневаемся, да и свой вклад, подозреваю, они занялиают.

Переводник, считаю, должен быть только наш. Иначе работа весьма затрудняется. Китайский переводчик переведет так, как выгодно их стороне. Искажается информация по бухгалтерской отчетности и разговорная информация.

А теперь немного о вашем житье-бытье. Как вам там, вдали от Родины?

Записал Ю. Мальцев.



Если судить по тому, как обосновалось наше СП на новом объекте, то можно сказать, что на три года фронтом работы мы обеспечены основательно. Проведены солидные подготовительные работы. Нашей стороной развернут полевой вагон-городок на 350 человек. Есть кухня, баня, жилые помещения типа наших вагончиков. Только монтируются они на фундаментах, а не на колесах. И жить в них будут не четыре человека, как у нас, а шесть-восемь, таковы китайские нормы.

И по отношению к нам можно сказать, что укрепление связей будет продолжаться. А отношение к нам самое благоприятное. К нашим советам, особенно по технической части, прислушиваются очень внимательно. Вот пример. стоит здесь заброшенное здание, построенное лет двадцать назад еще по советскому проекту. Мы прикинули: «КамАЗов» 12—14 можно загнать на техобслуживание. Нашу идею китайская сторона поддержала. Дело в том, что у китайцев совершенно другой стиль работы на технике. Сравнить с нашим — небо и земля. У них, например, нет понятия о техобслуживании. Искренне удивляются — зачем останавливать технику на какой-то ремонт, если она движется? Работают до упора, пока что-нибудь не отвалится.

Специалисты-то быстро уяснили выгоду техобслуживания и загорелись идеей создать первый в провинции центр техобслуживания техники. Мы сделали расчеты, распланировали цех, определились с необходимым оборудованием. И уже в этом году генеральный директор нашего СП Сун Гуан Ли намерен сдать центр в эксплуатацию.

Вот тогда видимо и нашего полку прибавится. Будем приглашать рабочих от нас, потому что слесарь топливной аппаратуры должен быть наш — опытный, грамотный, электрик наш — грамотный, агрегатчик, моторист. Год два, но будут работать наши спецы, пока не научат своему ремеслу китайских слесарей.

О прибыли говорить еще рано, надо надежно обосноваться. 18 процентов прибыли они гарантировают. Это 4,5 миллиона (8,8 юаней — 1 доллар). Но, говорят, и лучше может получиться — аэропорт очень дорогой объект, вложения в него солидные. Так что надо как следует поработать.

А теперь немного о вашем житье-бытье. Как вам там, вдали от Родины?

НОВОСТИ УДМУРТИИ

ДЕРЖАВЕ ПРИБЫЛЬ

Не только те, кто работает, приносят державе прибыль. И уж, конечно, не те, кто торгует. Таможенная служба Удмуртской Республики только за пять месяцев этого года дала республике 14.805.000.000 рублей и 2,5 миллиона долларов. Налоговая полиция за это же время дала нам 3.000.000.000 рублей, и скромно отметила, что еще 5 миллиардов денег у нее «в работе». Остап Бендер знал четыреста способов относительно честного отъема денег. Мы, похоже, знаем намного больше и пошли куда дальше.

СТРАТЕГИЯ — КОСМИЧЕСКАЯ

На Ижевском радиозаводе создана первая в СНГ действующая система космической связи «СКС-Горизонт», выполняемая по заказу банков Украины. Сейчас находится в производстве система «Банкир» — это космическая связь по заказу Центрального банка Российской Федерации. Сложнейшая система, не имеющая аналога в России и по своим потребительским параметрам не уступающая изделиям Запада. В 1995 году завод приступит к серийному изготовлению наземных сегментов этой связи, а также других систем космической связи следующих поколений.

И АТТЕСТАТ, И ПРОФЕССИЯ

В Центре образования молодежи Шаркан ждут выпускников девятого и одиннадцатого классов. Вступительных экзаменов нет, лишь на экономический факультет предполагается собеседование по математике. Окончившие одиннадцать классов будут здесь учиться год, девять — два года. Успешно закончившим курс вместе со свидетельством о присвоении квалификации

бухгалтера или швеи легкого платья будут выдаватьться attestы зрелости. Обучение платное. Будущие бухгалтеры должны будут платить по тридцать тысяч в месяц, а швеи — двадцать.

УДМУРТИЯ — США

В Удмуртии на сегодня насчитывается десять совместных с США предприятий. Большая часть этих СП носит производственный характер. Так, «Союз-Биржки Континенталь» занимается разработкой и производством электронной и машиностроительной продукции, «Анна Макс» специализируется в области швейного производства, моделирования одежду, сфера интересов «Ижкома» — развитие средств связи, а вот СП «Чистые технологии» занимается производством и реализацией сверхчистых материалов и соединений.

СВОЕ ПОДСОЛНЕЧНОЕ МАСЛО

Линия по производству подсолнечного масла скоро заработает в Кезском районе. До сих пор ближайшее производство этого продукта находилось в Башкирии. Опытная партия масла уже поступила на экспертизу в Глазов, после чего линия получит «благословение» на работу.

КАК И В ЧЕХИИ, НО...

Уровень безработицы в Удмуртии почти одинаков в сравнении с Чехией. На 1 июня он у нас составил 3,4 процента, а в Чехии — 3,1. Однако до конца текущего года в Ижевске ожидается увеличение безработных в два раза, в Чехии же увеличения уже не ожидается. Там экономика стабилизируется и рост числа безработных прекращается, а кое-где и пошел на спад.

Экзаменует

(Окончание. Начало на 1 стр.)

спидометре плановые километры, с другой... Дадим слово вновь пану Роману:

— Пусть шофер подходит до машины так, как до своей. Она ездит по песку, воде, болотистому грунту. Карданый вал, крестовины надо смазывать. На сильном морозе двигатель надо прогревать 700 секунд. Когда он заведется, не надо давать много газу, пусть поработает вхолостую минут пятьнадцать. В большой мороз нельзя гнать быстро, пусть масло в мостах постепенно прогреется. При двухсменной работе на Ямале очень важно уследить, чтобы неукоснительно выполнялся перечень работ технического обслуживания. Насколько я знаю, в каждой машине было 3 книжки на русском языке. Там ясно написано, что, когда и где смазывать. И добавлю: срок использования российских масел по сравнению с европейскими вдвое короче. «МАН» отличная машина, относитесь к ней бережно и она себя покажет. Мы-то другое видели... Слушайте, так нельзя: машина везет 16 тонн, дополнительно можно увеличить нагрузку до 18—20 тонн. Когда мы были в Западной Сибири, то видели (даже фотографировали) как грузили даже 22—25 тонн. Загрузить можно мокрый песок, можно сухой. Кубатура одинарная, но вага (вес) разная. И вот с этим грузом 22—25 тонн водитель старается еще и гнать.

В беседе с западными специалистами принимал участие и начальник авторемонтного производства СГАТа Г. Ф. Альмов:

— Беда в том, что автосвалы «МАН» были закуплены без предварительных испытаний опытной партии, как,

Заполяье

скажем, было с «Ивеко». «МАНы» нельзя эксплуатировать в условиях бездорожья, об этом уже много здесь говорилось, грамотное техническое обслуживание (это само по себе не придет, надо учиться) создадут условия для эффективной эксплуатации автомашин.

В откровенных кулачных беседах, да и на планерках у генерального директора можно было услышать:

— Наконец эти «МАНы»! Деньги бешеные, а толку мало. «КрАЗов» бы побольше взяли...

Возможно и правы оппоненты, но... вот что рассказал в нашей откровенной беседе Роман Кухарчик:

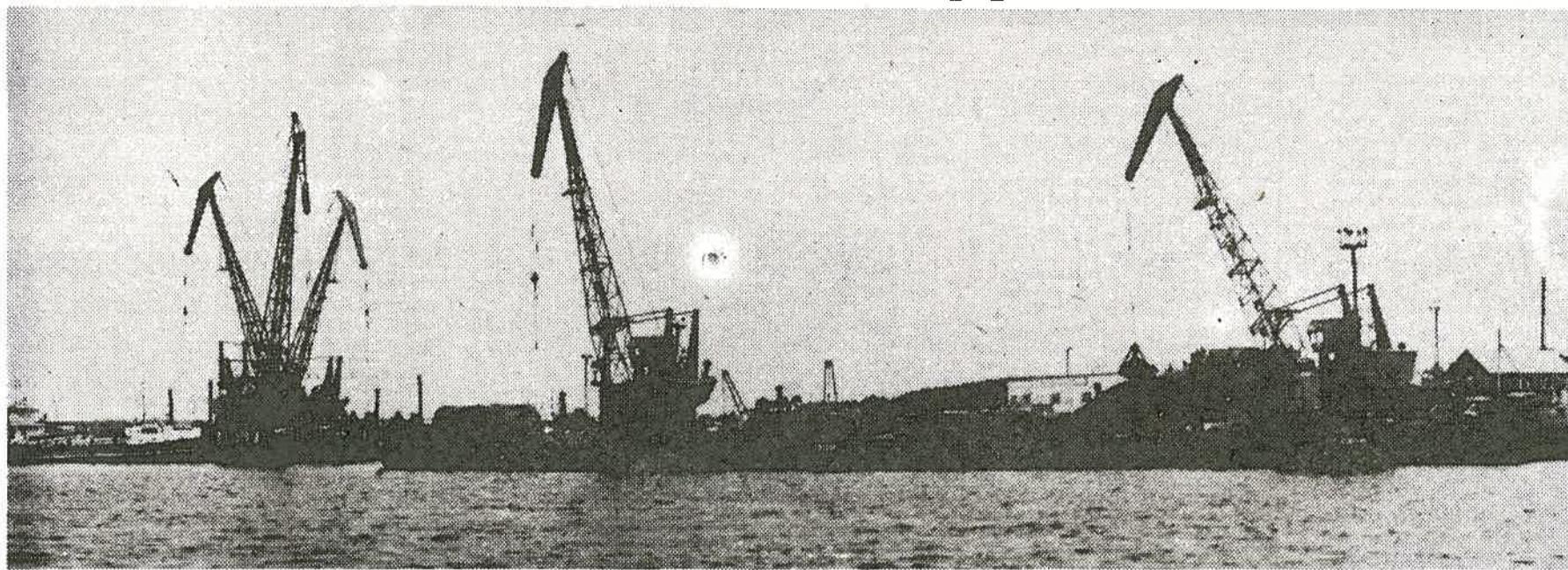
— Когда я первый раз поехал в Германию, это было 6—7 лет назад, то увидел там фотографию. Что тут делает «КрАЗ», спросил я себя? Оказалось, что это первая машина с маркой «МАН», но... 1932 года выпуска.

Можно по разному относиться к двум экспертам с Запада. Даже сказать: видели мы таких учителей, свою фирму нахваливают, а все наше поносят!

Не спешите с выводом, уважаемый читатель. Эти двое — разные люди. Немецкий служащий с практическим рассудком, по-русски он и двух слов связать не может. Кухарчик — другое дело, он кладет на весы польский вариант долгой дороги к «светлому коммунистическому будущему» по одному сторону, по другую — «загнивающий капитализм». Время подвести результат сравнению было. Вот почему на его лице можно прочесть не вехливую улыбку, а искреннюю досаду. Роман сделал свой выбор. Почему бы его не сделать и нам?

С. БОРИСОВ.

ИГРИМ В ПОРУ ПОЛОВОДЬЯ И ПРОБЛЕМ



Июнь — пора половодья на Оби и ее притоках. Северные реки набухают, их уровень поднимается высоко, порой до шести метров выше «спокойной» воды. Необъятная безлюдная равнина, где чередуются перелески и протоки, направляется быть названной затерянным миром. Где-то в этом бескрайнем половодье, в 12-ти часах хода на маленьком буксирном катере от городка газовиков и нефтяников Белоярского раскинулся на юру поселок Игрим. Порт Игрим, где расположена ремонтно-эксплуатационная база речного флота АО «Спецгазавтотранс».

Первым, кто встретил нас, СГАТовских журналистов у причала порта, был его начальник Виктор Федорович Калинин. Несмотря на ранний час, он деловито стал знакомить гостей со своим хозяйством:

— Плавкранами, приткнувшимися к нам на небольшой отдаленности, небольшими одноэтажными мастерскими. Мы топали по сырому белесому песку, который и составляет почвенный слой игрицкой земли, на нас покрывал надеяливый дождик, а красавица Сосьва звала к себе легкой волной необычного чайного цвета.

— Обратили внимание на воду? — вопрошает наш гид и скептически щурится.

— Необычная какая-то вода, по цвету — как крепкий квас или слабый кофе.

— А почему? Потому, что истоки Сосьвы в болотах, они размывают торфяники и несут их в Обь. В Оби вода светлее, но не чище.

... Июньская ночь на Севере — это день с «прищуром». Коснется солнцем горизонта — и опять за работу.

Потому и суда на реках движутся круглосуточно, стараются экипажи успеть за навигацию и грузов побольше перевезти, и денег подзаработать.

— Чем живут сегодня речники?

— Э-э... Спросил бы что полегче.

Хозяин порта невесело ульбается.

— Проблемами живут, ждут заработка, как и все россияне.

Я попенял Виктору Федоровичу: всегда, дескать, ваше хозяйство отличалось стабильностью, что теперь случилось?

— Очень сложная обстановка складывается. Никогда еще не бывало, чтобы я тянул уверенность в себе, сегодня именно это и происходит. «Игримэнергогаз» отправляет 150 человек рабочих в неоплачиваемый отпуск.

— Это предприятие...

— ... Структурное подразделение «Люментрансгаз». Те, кто «у трубы сидят». Трансгазу наш флот в основном перевозит грузы. Теперь эта солидная организация теряет платежеспособность, за бесплатно возить ей нет смысла. Вот и ломаю голову, где взять денег на выдачу людям зарплаты. На сей раз ОРС выручает, беру у него наличку, что нам задолжал, выплачу зарплату за май. Не целиком — частями, тысячи по 200. А трансгаз еще и за апрель не выдал людям получку. Вот такие пироги...

А люди что... Они теперь ищут где больше платят, а где что-то платят. Приходят ко мне с других речных портов, с лесозаготовок, с Волги приехали 20 человек. Но и увольняются тоже не мало. А ведь самый разгар навигации!

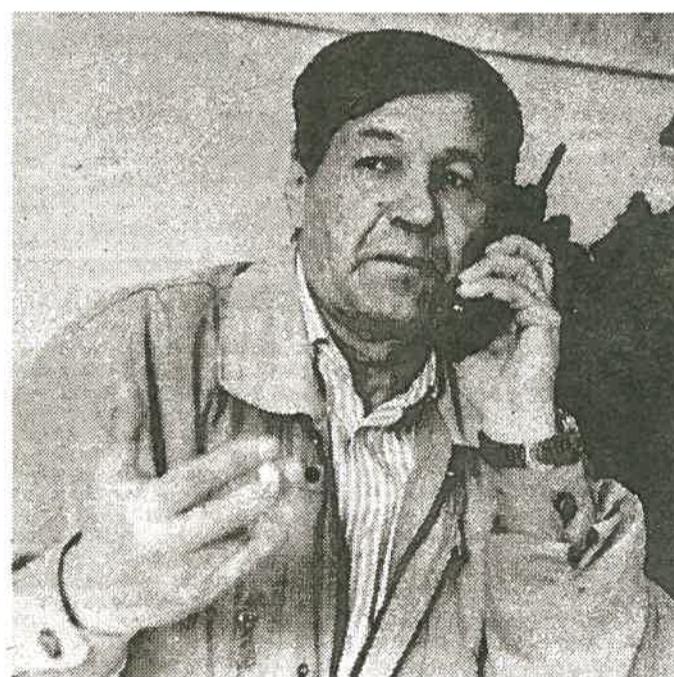
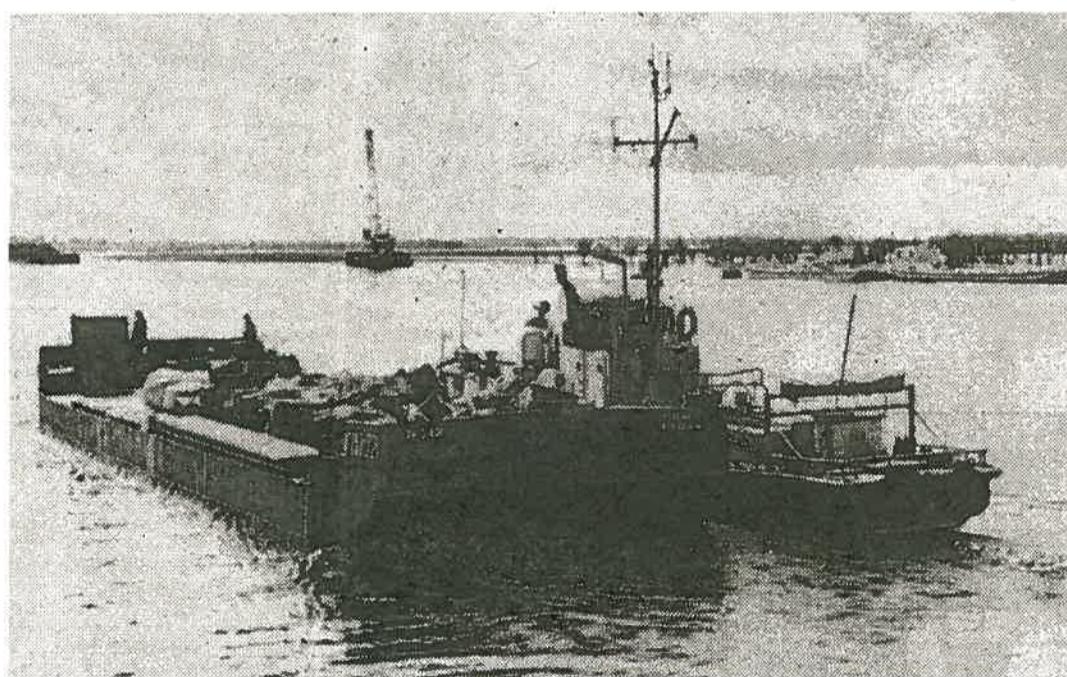
Мы стоим с В. Ф. Калинином на берегу «кофейной» реки, в головах наших ворочаются невеселые мысли. Стрела плавкрана деловито водит ковшом, загружая щебенкой палубу баржи, летают с криком речные чаинки. Порывы ветра временами разгоняли тучи и теплые солнечные лучи благодатно устремлялись на землю. Жаль свет их был скром и недолг, как и радости нынешнего российского бытия.

С. БОРИСОВ.

Игрим, 20—24 июня.

На снимках: так выглядит ремонтно-эксплуатационная база флота с реки Сосьвы; начальник порта и всей базы В. Ф. Калинин; вот так бусируют катера баржи по сибирским рекам.

Фото Н. СЮВАЕВА.



РОССИЯ. ЗАРУБЕЖЬЕ

МЫ НА ПОРОГЕ ФИНАНСОВОЙ СТАБИЛИЗАЦИИ

За период с января по июнь инфляция сократилась с 21 до 6 процентов. Таким образом, экономика страны уходит от гиперинфляции. Перед угрозой которой она находилась весь 1993 год, подчеркнул и.о. министра финансов Сергей Дубинин, комментируя основные итоги финансовой политики правительства РФ за первое полугодие текущего года. Такие инфляционные показатели намечалось достичнуть лишь к концу 1994 года.

БАНКРОТСТВУ — БОЙ?

Более полугода минуло с момента подписания президентского Указа «О мерах по реализации законодательных актов о несостоятельно-

сти (банкротстве) предприятия», но большого оживления на этом фронте пока не замечено.

Но и мертвым сезоном нынешнюю ситуацию не назовешь. Идет подготовка, только вот вопрос — к чему? К общегосударственной жизненно необходимой экономической акции или к очередной схватке «реформаторов» и «консерваторов»? Во всяком случае наблюдается концентрация сил на обоих полюсах.

СПРОС НА ГАЗ РАСТЕТ

Германская газовая компания VNG планирует провести переговоры с российским акционерным обществом «Газпром» о дополнительных прямых поставках 3 млрд. куб. м природного газа из России.

В ИНТЕРЕСАХ СРЕДНЕГО КЛАССА

Партия с необычным названием «Левша» зарегистрирована в Министерстве юстиции России. Новая партия намерена защищать интересы квалифицированных промышленных и сельскохозяйственных рабочих, научно-техническую и творческую интелигенцию, студенчество, профессиональных военных. Цель партии — законодательная реформа социально-трудовых отношений.

НАСЛЕДСТВО ОТ СССР

Вице-премьер российского правительства министр экономики РФ Александр Шохин сообщил, что долги развивающихся стран, доставшиеся России в наследство от СССР, составляют око-

ло 140 миллиардов долларов. Шохин сообщил также, что Россия является крупным кредитором, и вопросы, связанные с реструктуризацией долгов развивающихся стран, должны решаться при участии российской стороны.

ПЕРВАЯ В РОССИИ

Недалеко от Элиста начато возведение первой в России ветровой электростанции мощностью в 22 мегаватта. Первая очередь ветровой станции даст энергию уже в нынешнем году. Кроме того, сейчас разрабатывается проект газосолнечной электростанции. По подсчетам специалистов, эти две станции обеспечат Калмыкию своей энергией в полной мере. Причем ее себестоимость будет значительно ниже получаемой сейчас извне.

СБРОД ГЕРОЕВ

«Борцы за веру», которые считались в Афганистане героями во время советской оккупации этой страны, в настоящее время превратились в полу碌碌的 сброд наемников, которые несут гибель и разрушение этой стране в Центральной Азии, — говорится в подготовленном ООН докладе.

Значительная часть этих солдат — неграмотные подростки, не имеющие даже элементарной военной подготовки. Ими движут только деньги. Многие солдаты, даже целые группы солдат, стоят им предложить больше денег, тут же переходят из одной враждующей группировки в другую.

НЕВОЗМУТИМЫЙ БАЛДЫКОВ

Не успели еще остыть зимние впечатления «Гонки звезд», на которых наш автогонщик Сергей Балдыков «высветился» как звезда второй величины России, заняв второе место по результатам этапов гонки, как вновь приятная новость. Теперь уже с соревнований раллистов.

Команда АО «Спецгазавтотранс» из Ижевска показала, что смена зимы на лето для их спортивного тонуса не помеха и доказала свою универсальность мастерского владения ситуацией как на ипподромных гонках, так и в ралли.

Безпрецедентный случай, отмечает «Авторевю», произошел на ралли «Мытищи-94». Судьи не смогли объявить призеров во второй зачетной группе, то есть тех, кто на втором и третьем местах. А первое уверенно занял экипаж из Ижевска «Сергей Балдыков — Антон Зиновьев» и, став победителем девятого этапа чемпионата России, получил все привычные ему призы и овации.

Объектив фотоаппарата запечатлел финал этих ралли: переди «Лады» Балдыкова — Зиновьева только две «японки» — «Мацелла» и «Тойота», а у них класс и значит мощность значительно выше. Вот и судите о классности наших гонщиков если учсть, что в ралли участвовало девяносто экипажей.

На очередном этапе чемпионата Европы по ралли в Польше, на самом сложном (коэффициент трудности — двадцать) рябило от разномарочности машин, собранных со всего света: «Тойота», «Лянча», «Форд», «Рено», «Опель», «Пежо» и прочее, и прочее.

Тем значительней успех ужевского экипажа. Сергей Балдыков и Антон Зиновьев заняли на «Жигулях» второе место в классе с объемом двигателя до 1600 кубических сантиметров.

В разговоре Сергей невозмутим: ну выиграли второе или первое место — обыденное дело. Только не легкодается эта «обыденность», если посмотреть на нее изнутри, заглянув в бокс, в котором готовится машина для предстоящих соревнований — работ и забот — выше головы. И если к тому же готовятся к чемпионату мира...

— В конце августа выезжаем в Финляндию на ралли «Тысяча озер» — делится ближайшими планами Сергей, — по программе подготовки к гонкам на новом автомобиле.

Пока они войдут в этот этап соревнований на первенство мира на «Ладе». На высокий результат в борьбе с именитыми марками автомобилей не расчитывают. Их задача — знакомство с трассой мирового класса, чтобы потом...

Наконец-то, кажется, сбылось. Главный спонсор — АО «Спецгазавтотранс» во главе с неугомонным в спорте В. А. Тумаевым, кстати, не давшим захотеть футболу в республике, презентует команде автогонщиков иностранный «Опель — астра». Два литра двигателя, 240 «лошадок» — классная машина.

Так что держись зарубежье — и ближнее и дальнее.

Набирайся здоровья, ребятня!

(Окончание.
Начало на 1 стр.)

Юрий Рублев, заведующий хозяйством детского лагеря отдыха «Пламя».

Дожили: для многих семей отправить ребенка летом в лагерь на отдых — роскошь. Если покупать путевку за полную стоимость, то это той же Рогожиной, работающей уборщицей да на двоих детей, просто невозможно.

Не знаю о чём думают государственные умы «не замечая», что в стране подрастает хронически больное поколение. Детей без присмотра, без пионерских линеек и костров все больше и больше. А в результате все больше и больше детской преступности.

Правительство заботы об отдыхе детей, которые далеко от Москвы, переложило на плечи властей на местах. А у тех тоже ветер в карманах. Хотя... Читая газеты

В нынешнем году из федерального бюджета на организацию летнего отдыха юных граждан России выделено... 0,03 процента[!] требуемой суммы.

узнаешь, что где-то находят возможности скрасить лето красное своим ребятишкам.

К примеру, губернатор Нижнего Новгорода Борис Немцов выделил из областного бюджета пять миллиардов рублей на компенсацию расходов, связанных с приобретением путевок в детские оздоровительные лагеря. Нам бы так жить.

В прошлом году республиканский профсоюз выделил на содержание лагеря «Пламя» миллион рублей. Нынче предложили исходить из своих возможностей. А их-то — увы!

90 процентов учащихся городских школ на протяжении года три и более раз обращаются за помощью в детские поликлиники.

Впервые за многие годы завод газовой аппаратуры не сумел открыть лагерь для первой смены, не удалось к этому времени наскрести денег на ремонт. А о планах, которые были, придется видимо надолго забыть, хотя готовы проекты на строительство нового корпуса, котельной, нескольких домиков.

В прошлом году наш лагерь, если не в республике, то в районе уж точно, считался образцовым и по питанию, и по медицинскому обслуживанию, и по воспитательной работе. В нем отдыхали детишки не только из Воткинска, но и из Ижевска, Чайковского, Можги и даже Нового Уренгоя и Лабытнанги.

Начиная с 1989 года каждую неделю лета на дорогах страны гибнет фактически целый школьный класс.

А веселья, соревнований сколько было. Слышали наверное, что девчушка на «кузничеке» всех пацанов обскакала, в книгу рекордов лагеря занесена. А сегодня у меня этих «кузничеков» три штуки и те надо ремонтировать. С мячом посоревноваться — придется ребятишкам в очередь становиться. Ни одного путевого футбольного мяча не осталось. Профком обещал дать один, а волейбольный даже и не обещает. А ведь у нас солидная футбольная команда: выбросьте несколько мячиков в «Пламя».

Более сорока процентов детей Крайнего Севера вывозились раньше в лагеря и санатории страны. Сейчас таких «счастливчиков» не набирается и пяти процентов.

Если, скажем, пацан удачно прыгнет через планку или в длину сиганет, или результат хороший в беге покажет, не знаем, что ему и в приз-то дать. Да и результаты соревнований вожатым нечем и не на чем записать. Если в прошлом году на игрушки и канцтовары выделялось сто тысяч рублей (приличные по тому году деньги), то в этом — ни копейки.

Вот с такими неутешительными результатами вошли мы в детское лето. Хорошо что, хотя и штурмом, но на сто процентов подготовились ко второй смене. Спасибо, не отказывали в помощи людьми ни завод, ни управление. С завода квалифицированных специалистов выделили: четыре маляра и два плотника две недели и в город не выезжали, здесь дневали и ночевали, работали с утра допоздна. С управления люди пляж очистили, грибки установили, детский городок и беседки покрасили. Весомая, необходимая помощь.

В 1995 году число детей в возрасте 7-14 лет должно составить 19 миллионов человек. Целое детское государство в России. Но у него нет прав, нет инфраструктуры, нет приоритетов. Оно не вписано в государственную политику Отечества.

Теперь все эти заботы, когда мне и кушать-то приходилось на ходу, позади. Теперь будни отдыха. На кухне специалисты у нас отличные, медперсонал опытный, вожатые активные.

Отдыхайте, дети, набирайтесь здоровья. Было бы добрым лето.

Записал Ю. Мальцев.

На снимке: «Дядя, softтай на память» — и убежали мяч гонять, как и зовут-то их не успел спросить.

Фото автора.

СЕВЕРНЫЕ АНЕКДОТЫ.

В Обской губе всплывает подводная лодка. Капитан обращается к аборигену, который рядом ловит рыбу:

— Это Америка или Россия?

— Россия, Россия.

— Срочное погружение! — кричит капитан. — Курс двадцать.

Через некоторое время всплывает русская подводная лодка. Капитан обращается к рыбаку:

— Американская подлодка была?

— Была, была.

— В какую сторону ушла?

— Курс двадцать.

— Кончай умничать, рукой покажи.

Отловили в Арктике белого медведя. Повезли в далекую страну в зоопарк. На до-заправку приземлился самолет в Африке. Пожалели медведя, что он в клетке мается, выпустили погулять.

Увидел медведь верблуда:

— Здорово, «Кэмел».

Огляделся:

— А песку-то зачем столько наворачиваю, гололед чтоб?

Муж возвращается с Ямалом и в первую очередь к соседу:

— Вань, моя-то за месяц как? Никто ей не заходит?

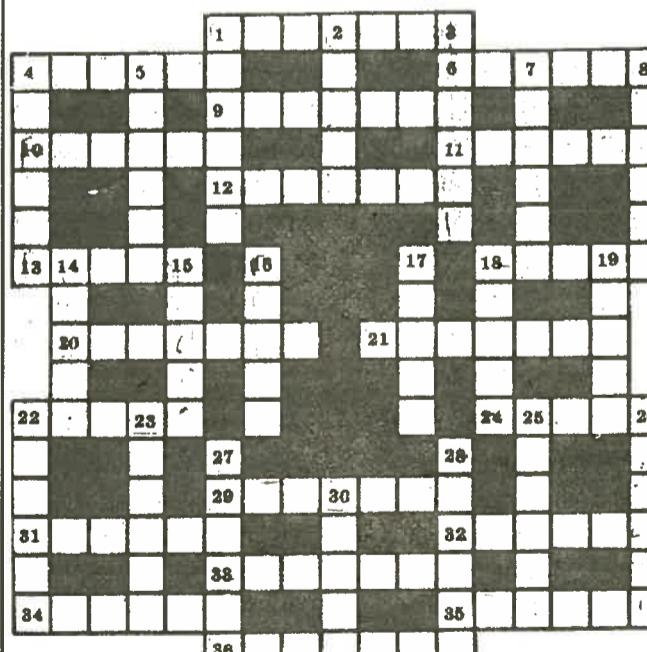
Сосед отвечает:

— Никто.

Муж:

— Ладно... Тогда и я не пойду.

КРОССВОРД



ОТВЕТЫ

на кроссворд, опубликованный в № 7

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Марка немецкого автобуса. 4. Помещение водителя на грузовом автомобиле. 6. Бесцветная жидкость, растворитель. 9. Быстроходное судно. 10. Репутация, известность. 11. Отсвет заката на небе. 12. Эфирно-носное растение с голубыми цветами. 13. Вид литературного произведения. 18. Водная переправа. 20. Документ с обязательством об уплате определенной суммы. 21. Землеройная машина. 22. Единица кинематической вязкости в системе СГС. 24. Землечерпалательная машина с оборудованием для промывки грунта. 29. Лесная ягода. 31. Охват, область распространения чего-нибудь. 32. Поверхностное упрочнение металла при его обработке давлением. 33. Валик для закрепления инструмента на шпинделе металлорежущего станка. 34. Минерал синего цвета, медная руда. 35. Шумная толпа, сборище. 36. Способ испытания двигателей автомобилей.

По вертикали: 1. Активный деятель российского автомобилизма, главный редактор дореволюционного журнала «Автомобиль». 2. Однородная смесь в виде тестообразной массы. 3. Минеральная вода. 4. Нижняя часть автомобильного двигателя. 5. Лесная певчая птица. 7. Часть света. 8. Химический элемент, металл. 14. Результат решения задачи, проблемы. 15. Устройство для накачивания (выкачивания) жидкостей и газов. 16. Документ о страховании. 17. Вид затаривания грузов. 19. Административное, военное, политическое подразделение государственной территории. 22. Конечная операция по изготовлению изделия. 23. Измерительный инструмент. 25. Скользкое место на дороге. 26. Курорт в Крыму. 27. Государство в Южной Африке. 28. Неглубокий ров. 30. Сырость, вода, содержащаяся в чем-нибудь.