

Бекбулатов Ш.Х.,  
Президент АК «Казакстан Жолдары»,  
акад. Международной академии транспорта,  
акад. Инженерной академии РК, к.т.н.,  
д-р транспорта

## *Память и дела – бессмертны*

Настоящая конференция «Автомобильные дороги и транспортные машины: проблемы и перспективы развития» посвящена 90-летию со дня рождения Леонида Борисовича Гончарова. Его вклад в дорожное строительство республики, в экономику Казахстана невозможно переоценить. За выдающиеся заслуги в области дорожного строительства Леонид Борисович был награжден двумя орденами Ленина и орденом Трудового Красного Знамени, пятью Почетными Грамотами Верховного Совета Казахской ССР, двумя Грамотами Верховного Совета Казахской ССР и многими медалями. Он был «Заслуженным строителем Казахской ССР», Почетным дорожником Казахской ССР, «Почетным членом Научного Технического Общества СССР», лауреатом Государственной премии СССР и премии Совета Министров СССР. Инженерная деятельность Л.Б.Гончарова была отмечена золотыми и серебряными медалями ВДНХ СССР. Этими наградами Казахстанского и Союзного правительства он был награжден за свой вклад в осуществление программы по борьбе с бездорожьем в Республике с 1947 г. по 1982 год.

А начало было таковым.

В октябре 1947 г. Л.Б.Гончаров назначается начальником вновь организованного УШОСДОРа НКВД Казахской ССР.

После окончания Войны, участником которой он был, и работы в Белорусской ССР в качестве начальника Ошосдора УНКВД по Гродненской области, начинается новый этап его жизни. С этого времени он навсегда связан с дорожной отраслью Казахстана, которая станет его детищем, главным делом его жизни.

По состоянию на 1947 г. общая протяженность дорог составляла 3504 км, в том числе 28,7 км щебеночного шоссе, 65,8 км булыжной мостовой, 82,3 км черных и 690 км гравийных покрытий, 1341,6 км грунтово-улучшенных и 1298,6 км грунтово-естественных дорог. Общая балансовая стоимость составляла 11-15% от их первоначальной стоимости. Имелось 9495 п.м. деревянных мостов, 17 железобетонных и каменных мостов общей длиной 244 п.м., 190 деревянных и 226 железобетонных и каменных труб, а также 173 жилых здания. Ширина земляного полотна дорог составляла от 6.-8 м. до 10 м., проезжая часть от 3 м. до 6 м., покрытие в основном было гравийно-песчаное толщиной 4-5, 8-12 см, которое на 30-40 % поражено просадками, пучинами, ямочностью и волнистостью. Интенсивность движения составляла от 300 до 1000 автомашин в сутки. На дорогах отсутствовала обстановка пути, водоотвод не обеспечен, полоса отвода, откосы и обочины заросли высокой травой. Служба эксплуатации дорог отсутствовала. Линейные здания, построенные из саманного кирпича, нуждались в капитальном ремонте. Л.Б.Гончаров получил совсем незавидное наследство.



С этого времени начался титанический созидательный труд главного архитектора дорожной отрасли Казахстана, который продолжался 33 года.

Главной задачей Ушосдора на ближайшие два-три года было максимальное восстановление проезжаемости по дорогам, с которой коллектив успешно справился, не смотря на недостаток специалистов, крайне слабое техническое оснащение и мизерное финансирование. Здесь сказались, безусловно, организаторский талант Л.Б.Гончарова и умение требовать. В сложных условиях проходит первое десятилетие. Вместе с тем, все специалисты обеспечены жильем, созданы для них все необходимые социально-бытовые условия.

Конечно, отдавая должное Леониду Борисовичу, нельзя не сказать о том, что его энергия, его неумное желание вывести республику из бездорожья, опиралось на всемерную поддержку: ЦК Компартии Казахстана, Верховного Совета Казахской ССР, Совета Министров республики, на возраставшие с каждым годом и десятилетием экономические показатели Республики, что позволило уделять намного больше внимания и заботы дорожному строительству.

Если в 1948 году было только 82 км дорог, имеющих черные усовершенствованные покрытия, то к 1964 году их было построено 3319 км. За эти годы Ушосдор НКВД Казахской ССР был преобразован (1956 г.) в Главное управление шоссейных дорог при Совете Министров Казахской ССР. За период деятельности с 1956 г. по 1964 г. протяженность дорог с асфальтобетонным покрытием выросла в 11,3 раза, черно-гравийных и черно-щебеночных – в 49,3 раза, гравийных и щебеночных – в 8,4 раза, грунтово-профилированных – в 4,6 раза, грунтово-естественных – на 65,2%.

Техническое совершенствование автомобильных дорог республики существенно улучшило транспортные связи в Целинном крае, в южных и восточных областях Казахской ССР. На созданной сети благоустроенных дорог, только за счет снижения себестоимости перевозок, народное хозяйство республики ежегодно получало экономию около 40 млн. рублей. С первого года существования Гушосдора важное место в его технической политике занял вопрос архитектурно-художественного оформления дорог и обустройства обстановкой пути.

В г. Алма-Ате была создана скульптурная мастерская, в которой работали известные скульпторы-монументалисты П.Усачев и Я.Кучис. Изделия скульптурной мастерской устанавливались на специально выбранных местах вдоль определенных участков автомобильных дорог и на подходах к населенным пунктам.

В дальнейшем эту работу продолжила и успешно развила скульптор Е.Д. Бабанская. Результаты этой деятельности можно встретить на отдельных участках дорог и сегодня.

Проявляя широкую инициативу, настойчивость, большую энергию в сочетании с глубоким знанием дела Л.Б.Гончаров активно содействовал коренному преобразованию и совершенствованию управления дорожным хозяйством республики.

Главное Управление шоссейных дорог за годы своего существования выросло в крупную организацию инженерного профиля, способную на высоком техническом уровне выполнять задания по проектированию, строительству, ремонту и содержанию автодорог Казахстана. Этому способствовало то, что осенью 1956 года Казахский филиал Союздорпроекта был реорганизован в самостоятельный институт Каздорпроект в составе Гушосдора при Совмине Каз ССР.

Постепенно практически во всех областях были созданы филиалы и экспедиции института. Ведущими отделами института были дорожный, инженерной геологии, мостовой, которыми была проделана огромная работа по проектированию мостов и дорог.

Осенью 1959 года в Алма-Ате был создан Казахский филиал СоюздорНИИ, который начал заниматься разработкой региональных технических условий и освоением новых



строительных материалов и отходов промышленности, нормативно-техническим обеспечением строительства и ремонта дорог применительно к специфическим природным условиям Казахстана. То есть, начали изучаться особенности местных дорожно-строительных материалов и сферы их применения, решались проблемы строительства и эксплуатации дорог в пустынных, степных и горных районах. Кстати, следует отметить, что в текущем году исполняется 45 лет со дня основания КаздорНИИ.

На протяжении всего периода работы в Гушосдоре Л.Б. Гончаров всегда принимал самые энергичные и действенные меры по выполнению особых заданий ЦК КПК и Совета Министров Казахстана, возложенных на дорожников республики. В рекордно короткие сроки, под его непосредственным руководством, Гушосдором была построена в 1958 г. взлетно-посадочная бетонная полоса в г. Алма-Ате, что позволило принимать турбо-реактивные лайнеры ТУ-104. Досрочно были построены бетонные дороги в Темиртау, свекловодческие дороги в Джамбулской области, ряд мостовых переходов и промышленных объектов.

Леонид Борисович всегда трудился с максимальным напряжением, находил правильные формы организаторской работы, мобилизующие аппарат Гушосдора и коллективы периферийных хозяйств на дальнейшее улучшение и совершенствование работы.

В областях создавались дорожно-строительные тресты и эксплуатационно-линейные управления автомобильных дорог. В 1965 году вышло постановление Совета Министров Каз ССР «О мерах по оказанию помощи вновь организованным районам Казахской ССР», для выполнения которого Гушосдор создал во всех районах, для строительства и содержания областных и местных дорог, дорожно-эксплуатационные строительные управления (ДЭСУ).

Тесный контакт с партийной и профсоюзной организациями позволил Л.Б. Гончарову за сравнительно короткий срок укрепить Гушосдор грамотными, высококвалифицированными инженерно-техническими и рабочими кадрами. Он постоянно заботился об улучшении жилищно-бытовых условий, повышении уровня деловой квалификации и политической зрелости работников.

По инициативе Л.Б. Гончарова в практику дорожного строительства постоянно внедрялась новая техника, обеспечивающая повышение уровня механизации работы, — основного фактора роста производительности труда.

Благодаря развитию промышленности строительных материалов и дорожной стройиндустрии производительность труда в подрядных дорожных организациях выросла на 67.5 %, что на 27.5 % выше, чем было предусмотрено планом на период 1959-1965 гг.

Умело, организуя работу Главного управления и подведомственных предприятий и хозяйств, он обеспечил осуществление многих крупных мероприятий по развитию и совершенствованию дорожного строительства, улучшению содержания автомобильных дорог в республике, созданию необходимых мощностей дорожно-строительной индустрии, оснащению дорожных организаций техникой, созданию условий по подготовке квалифицированных кадров для дорожного хозяйства.

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием возросла в республике до 24 тыс. км и, при этом годовой прирост дорог с усовершенствованным черным покрытием увеличился до 1980 км в 1965 году.

За эти годы было озеленено 8740 км автомобильных дорог, в том числе 1120 км плодовыми деревьями. Объем строительно-монтажных работ, выполненных подрядными дорожными организациями Главного управления достиг 80 млн. рублей в год, валовая продукция промышленных и ремонтных предприятий превысила 26 млн. рублей.



Темпы роста строительства дорог в Казахстане в 2 раза превышали общесоюзные темпы. Построенные дороги внесли неоценимый вклад в развитие промышленности, сельского хозяйства, культуры и осуществление административных связей. Автомобильные дороги связали большинство колхозов, совхозов, районных и областных центров. Без этих дорог развитие сельского хозяйства было бы невозможным. Такие темпы дорожного строительства были бы немыслимы без внедрения под руководством Л.Б. Гончарова стадийного метода строительства дорожных одежд, который кроме этого обеспечил и двух-трехлетнюю окупаемость строительных затрат.

К 1965 году Гушосдором при Совете Министров Каз ССР было построено 3955 благоустроенных квартир, пионерских лагерей на 500 мест, детских садов и яслей на 600 мест, домов отдыха и пансионатов на 400 мест. Все построенные в те годы жилые дома и встроенные в них магазины и бытовые помещения, а так же пионерские лагеря и детские учреждения в г. Алма-Аты и сегодня радуют разнообразием архитектуры и высоким качеством. Л.Б. Гончаров всегда с особым вниманием относился к их проектированию и строительству. Он был чрезвычайно требователен к себе. Умело воспитывал у подчиненных чувство высокой государственной ответственности за порученное дело. Постоянно проявлял в руководстве целеустремленность, собранность, деловитость и своей уверенностью вселял в коллектив дорожников убежденность, творческую активность, высокий патриотизм. В этом кроется один из главных секретов успеха дорожников Казахстана, всегда досрочно и качественно выполнявших все задания руководящих органов Республики.

Под непосредственным руководством Л.Б. Гончарова в 1968 г. в рекордно короткий срок в Союзе (за 5,5 месяца) была качественно построена и введена в действие взлетно-посадочная полоса Алматинского аэропорта, положившая начало турбовинтовому авиасообщению Казахстана с другими странами и союзными республиками.

В результате реконструкции существующей бетонной ВПП, проводимой при непрерывающейся работе аэропорта, ее длина была увеличена в два раза и достигла 5 км и перекрыта двадцатисантиметровым слоем цементобетона существующая полоса, построены новые рулежные дорожки и место стоянки самолетов. За эту работу коллектив строителей был удостоен премии Совета Министров СССР.

Учитывая огромную значимость автомобильных дорог в развитии экономики республики, ускоренные темпы осуществления программы по борьбе с бездорожьем и придавая этой важной государственной деятельности особый статус, ЦК КП Казахстана и Совет Министров Казахской ССР в 1968 году приняли решение о создании в республике первого в СССР Министерства автомобильных дорог. Министром автомобильных дорог Казахской ССР был назначен Гончаров Леонид Борисович.

В мае 1971г. меня назначили на должность начальника главка Каздорстрой ведущего подразделения Министерства автомобильных дорог Казахской ССР. Леонид Борисович Гончаров подчеркивал, что вопрос о моем назначении согласован с ЦК Компартии Казахстана и об отказе с моей стороны не может быть и речи. Я был приглашен на беседу в отдел транспорта и связи ЦК Компартии Казахстана, которым заведовал тогда Леонид Георгиевич Жуков, бывший в свое время министром автотранспорта Казахской ССР, много сделавший для развития дорожного строительства республики, пользовавшийся большим авторитетом среди дорожников. Леонид Георгиевич принял меня очень тепло и радушно, не преминул сказать о том, что знает о моей успешной работе в Талды-Кургане, где я работал в то время управляющим дорожно-мостостроительным трестом №8 и, что на меня возлагаются особые надежды, так как развитию дорожного и мостового строительства руководство республики уделяет в данное время особое внимание. Я поблагодарил Леонида Георгиевича за доверие. Вопрос о моем назначении был решен.



Вспоминая сегодня эти события, в связи с 90-летием Л.Б. Гончарова, хочу напомнить еще одну знаменательную дату: 5 июня 2004 года исполняется, также 90 лет со дня рождения Жукова Л.Г. Это были две весьма известные фигуры, чей вклад в развитие экономики Казахстана трудно переоценить.

Незадолго до моего назначения на новую должность Совет Министров Казахской ССР подвел итоги деятельности Министерства автомобильных дорог в 1970 году.

За 1970 год протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в республике возросла на 3720 км и составляла всего 40,2 тыс. км, в том числе дорог с усовершенствованными типами покрытия на 2805 км и составило всего 21235 км или около 20 % от всей сети дорог общего пользования. Было построено свыше 5 тысяч п.м. постоянных мостов, улучшилось содержание и ремонт автомобильных дорог.

Мое назначение на должность начальника Главка совпало с началом девятой пятилетки (1971-1975 гг.). Передо мной были поставлены большие и сложные задачи: надо было в предельно сжатые сроки развить мощности недавно созданных строительных организаций и трестов, оснастить их высокопроизводительными машинами и механизмами, транспортными средствами, повысить уровень индустриализации, комплексной механизации, автоматизации строительства, осуществлять подрядные работы с учетом последних достижений науки и техники. Увеличить на 61 % объем подрядных работ в 1975 г. по отношению к 1970 г. последнему году восьмой пятилетки. Это означало, что каждый год следовало осваивать не менее 250 млн. рублей строительно-монтажных работ.

Ставилась задача к концу девятой пятилетки добиться соединения автомобильными дорогами с твердым покрытием всех областных центров со всеми районными центрами, которые в свою очередь, планировалось соединить с центральными усадьбами колхозов и совхозов и, таким образом, покончить с казахстанским бездорожьем в глубинке. В целом за пятилетие предстояло силами подрядных организаций построить 15 тысяч километров дорог с твердым покрытием и 20 тыс. п.м. постоянных мостов.

Необходимо было расширить применение полносборного индустриального строительства на объектах промышленно-гражданского назначения, а также при возведении мостов, акведуков, автомобильных путепроводов и других искусственных сооружений.

Вопросы строительства, т.е. подрядной деятельности, в министерстве курировал первый заместитель министра Ханафия Абдулхаликович Кусяпов. Мне, очень и очень повезло, что на самом сложнейшем для меня жизненном этапе, которым было начало работы в должности начальника Главка, мне встретился этот замечательный человек. Ему тоже 15 мая 2004 г. исполнилось бы 90 лет.

Его отмечало благородство, корректность в общении с людьми, высокий профессионализм, доскональное знание своего дела. Благодаря этим качествам среди сослуживцев и подчиненных он пользовался непререкаемым авторитетом. Под его тактичным и умелым руководством и наставничеством я день за днем, месяц за месяцем, год за годом постигал нелегкую науку управления. Ханафия Абдулхаликович щедро делился со мной своим богатым производственным опытом, его уверенность и внутреннее, душевное спокойствие каким-то невидимыми токами передавалось мне. Именно он, способствовал моему становлению, как руководителя главка.

Я ему очень благодарен и память о нем у меня сохранится навсегда.

С 1971 г. по 1975 год протяженность дорог с твердым покрытием выросла с 40 283 км до 58 400 км, дорог с усовершенствованным покрытием с 22 100 км до 30904 км. Именно в эти годы была построена первая в Казахстане дорога первой технической категории Алма-Аты – Капчагай, протяженностью 70 км. В сельской местности появилось более 11 тыс. км дорог с твердым покрытием, произведена планировка полей



под рисосеяние на площади 3600 га, построены десятки взлетно-посадочных полос для совхозных и колхозных аэродромов общей площадью 63 тыс кв.м., заасфальтировано зерносушильных площадок и токов общей площадью более 2 млн. 300 тыс. кв. м. За эти годы построены 21 тыс.п.м. капитальных мостов, сборность их строительства повысилась с 51 до 87%.

Рост строительства стал возможен благодаря улучшению технической оснащенности дорожных организаций. Число экскаваторов, бульдозеров, скреперов, автогрейдеров, мотокатков, асфальтоукладчиков, передвижных дробильно-сортировочных установок, грейдер-элеваторов, автобитумовозов, автокранов и другой техники выросло за эти годы на столько, что стало возможным выполнять объем строительно-монтажных работ более 300 млн. рублей в год и обеспечивать ежегодный прирост усовершенствованных черных покрытий около 2000 км.

С 1972 г. резко ухудшилось положение с обеспечением строительных и эксплуатационных хозяйств нефтебитумными материалами. Нужно было искать возможности по выпуску битума собственными промышленными нефтеокислительными установками. Под руководством министра Гончарова Л.Б. и его непосредственным контролем были объединены усилия высококвалифицированных инженерно-технических работников и специалистов Казахского филиала СоюздорНИИ, ЦПКТБ, треста Оргтехдорстрой для проведения исследований, направленных на получение местных вяжущих материалов из тяжелой караарнинской нефти и получению битума из гудрона, получаемого из Омского нефтеперерабатывающего завода путем его окисления. Результатом проведенной работы явилось строительство в пяти областях нефтеокислительных установок, а в г. Алма-Ате крупного комбината по производству нефтебитума и асфальтобетона. Промышленность Минавтодора бесперебойно снабжала дорожные организации Казахстана вяжущими материалами в количестве более 100 тыс. тонн ежегодно. Существенным фактором в сокращении потребности вяжущих материалов и фракционного щебня явилось использование в дорожном строительстве местных некондиционных материалов, отходов промышленности и тепловых электростанций (шлаков, бокситовых шламов, зол уноса, фосфогипса, асбоотходов и других материалов), естественных битуминозных пород, кубовых остатков коксохимического производства и т.д. С применением этих материалов в девятой и десятой пятилетках предстояло построить 6 тыс. км дорог. Специалисты треста Оргтехдорстрой, на основе выпущенной институтом КаздорНИИ нормативно-технической документации разрабатывали проекты производства работ и технологические карты с последующим оказанием практической помощи дорожным хозяйствам в их внедрении.

Развитие производства дорожно-строительных материалов промышленностью Минавтодора – щебня, минерального заполнителя, сборных ЖБИ, бетонных изделий, асфальтобетона и битумоминеральных смесей, а также широкое внедрение в дорожное строительство различных техногенных отходов промышленности и местных вяжущих материалов способствовало достижению новых трудовых успехов строительными и эксплуатационными организациями, что в целом обеспечило стабильный ежегодный прирост дорог не менее 2000 км.

В 1970-1971гг. было создано сначала управление Зеленого строительства, а затем трест «Зеленстрой» с лесопосадочными участками(ЛПУ) в каждой области, а в Дорожно-эксплуатационных участках (ДЭУ) появляется специалист по уходу за зелеными насаждениями. Этими решениями воплощается в жизнь многолетняя задумка Леонида Борисовича Гончарова, которая позволила обеспечить поездку по автомобильным дорогам среди безбрежных степей и чувствовать себя, как в саду. Остановился в любом месте и съел яблоко или другие фрукты. Он очень любил заниматься посадками деревьев сам, и прививал эту любовь каждому начальнику ДЭУ.



Вдоль автомобильных дорог увеличилась протяженность зеленых насаждений плодового, декоративного и снегозадерживающего назначения с 17 тыс. км в 1971 г. до 27 тыс. км на 1 января 1976 г. Заметно увеличилось количество посаженных цветов вдоль дорог Казахстана. Если в 1960 г. высаживались всего 100 тыс. цветов, то в 1970 – 1 млн. 700 тыс., а в 1975 г. – 2 млн. Цветочные газоны раскинулись на подъездах к Алматы, Караганде, Целинограду, Кокчетаву, Петропавловску, Аркалыку и Кустанаяу. Это стало возможным благодаря широкому строительству теплиц, созданию питомников и оранжерей. Он требовал от каждого начальника ДЭУ иметь собственный питомник и оранжерею для обслуживаемой им сети автомобильных дорог.

Главк Каздорстрой со своими многочисленными подразделениями занимался не только дорожным, но и строительством уникальных зданий и сооружений. К числу крупных сооружений, которые и сегодня являются гордостью и архитектурным украшением Алматы, относятся высокогорный спортивный комплекс «Медео», Дворец Республики. В эти годы построены такие крупные объекты, как профилактории-санатории «Каргалинский», «Зеленый бор», санаторий «Арасан-Капал», «Голубой Иссык», больничный комплекс Совета Министров Казахской ССР, автовокзал, здание ЦК ЛКСМ. Достижений у Министерства за эти годы было немало, но наиболее зримым является то, что мы много и качественно строили жилье. О профессионализме наших строителей, их мастерстве может сказать и такой факт: первое семиэтажное жилое здание в Алматы построено дорожниками.

На начало деятельности Министерства автомобильных дорог Казахской ССР дорог с твердым покрытием имелось 31,3 %, с усовершенствованным – 15,8 %. К концу девятой пятилетки эти показатели соответственно ровнялись 60,4 % и 31,7 % – протяженность дорог с черным покрытием увеличилась в два раза. Это был огромный шаг вперед, настоящий прорыв в дорожном строительстве. Он стал возможным благодаря централизованному выделению средств из союзного и республиканского бюджетов, большой заботе и поддержке ЦК Компартии Казахстана и лично Динмухамеда Ахмедовича Кунаева, Совета Министров Казахской ССР. Велика заслуга во всех этих делах министра автомобильных дорог Казахской ССР Леонида Борисовича Гончарова, ответственных работников центрального аппарата, начальников главков, трестов и управлений.

Благодаря заботе партийных и хозяйственных руководителей страны и республики быстрыми темпами развивались промышленные предприятия дорожно-строительных материалов, что в свою очередь способствовало строительству дорог и мостов, развитию жилищного строительства.

Основной задачей дорожников Казахстана в девятой пятилетке было создание опорной сети автомобильных дорог республики в объеме 50000 км дорог с твердым покрытием. И эта задача к 1.01.1976 года была выполнена.

Очередной поворот в моей судьбе произошел в июле 1975 г. меня назначили первым заместителем министра автомобильных дорог Казахской ССР – вместо ушедшего на пенсию Ханафии Абдулхаликовича Кусяпова. Он и рекомендовал меня в ЦК Компартии Казахстана и Совете Министров Казахской ССР на эту должность, заручившись, естественно, согласием Леонида Борисовича Гончарова, ценившего в подчиненных, прежде всего деловые качества.

Спустя некоторое время меня пригласили в ЦК Компартии Казахстана, где я прошел обстоятельную беседу у заведующего отделом транспорта и связи Леонида Георгиевича Жукова. Очень серьезным и ответственным было собеседование на Секретариате ЦК и в Совете Министров – с председателем Совета Министров Казахской ССР Байкеном Ашимовичем Ашимовым, который к этому времени был уже известен в республике и стране, как человек крупный государственный деятель и пользовался



заслуженным авторитетом у секретарей ЦК Компартии Казахстана. Вопросы задавались разные. Спрашивали про ход дорожного строительства в республике и его перспективу, что я лично буду делать для ускорения этого строительства. В конечном счете, меня утвердили. Первыми меня поздравили Леонид Борисович Гончаров и Ханафия Абдулхаликович Кусяпов. Работа предстояла большая, несравнимая по масштабам с тем, что мне приходилось выполнять прежде. Я курировал все ключевые направления деятельности Министерства, включая контроль за исполнением, Указов и постановлений ЦК Компартии и Совета Министров Казахской ССР.

В памяти моей запечатлелась очень важная для всех дорожников встреча (23 апреля 1976 г.) руководителей Министерства автомобильных дорог Казахской ССР, управляющих дорожно-строительными трестами, начальников линейно-эксплуатационных управлений автомобильных дорог и областных управлений шоссейных дорог с членом Политбюро ЦК КПСС, Первым секретарем ЦК Компартии Казахстана Динмухамедом Ахмедовичем Кунаевым. В своем выступлении он отметил, что дорожники обязаны закрепить успехи, достигнутые в девятой пятилетке и сделать все, чтобы внести новый достойный вклад в развитие экономики Казахстана в свете задач, выдвинутых XXV съездом КПСС.

Д.А. Кунаев подчеркнул необходимость дальнейшего совершенствования строительства автомобильных дорог, хорошего их оформления и содержания в образцовом состоянии.

Вопросы оформления и озеленения дорог, сказал он, следует решать одновременно с их строительством. Уже в ближайшие годы нужно добиться, чтобы каждый сельский район был соединен благоустроенной дорогой с областным центром, ускорить строительство дорог ко всем населенным пунктам. Большое внимание Кунаев Д.А. обратил на важность своевременной и высококачественной подготовки всей дорожной сети к массовым перевозкам зерна и других сельскохозяйственных грузов, по завершению в десятой пятилетке строительства автомобильных дорог с твердым покрытием ко всем населенным пунктам.

Эта встреча для нас была важной вехой в жизни. Д.А. Кунаев как-то по-особому тепло, по-отечески относился к дорожникам республики, цenia их нелегкий труд. С большим уважением относился Динмухамед Ахмедович к нашему министру Л.Б. Гончарову – это чувствовалось по тону их разговоров и бесед. Динмухамед Ахмедович по-мужски, если так можно выразиться, любил Леонида Борисовича за его исключительное трудолюбие, безграничную преданность делу.

Он ценил Гончарова, как очень исполнительного человека, которому можно было дать любое задание и быть при этом уверенным, что оно будет выполнено в срок и с надлежащим качеством. А поручались нашему министерству очень сложные и ответственные дела – это и возведение уникальных объектов, которые и сегодня являются архитектурным украшением наших городов, и строительство элитного, по тем временам, жилья и многое, многое другое.

Люди гордились тем, что они дорожники, что их труд вливается полноводной рекой в труд всей республики и страны, умножая их экономическую мощь.

Десятая пятилетка стала еще одним большим шагом по созданию в республике широкой и надежной сети автомобильных дорог, которые имели стратегическое значение для дальнейшего развития экономики. Прирост дорог с твердым покрытием составил 16,2 тыс. км. Протяженность дорог с черным и асфальтобетонным покрытием увеличилась на 7297 км. По состоянию на 1 января 1981 года 73 % дорог общего пользования имели твердое покрытие, в том числе 39 % – черное и асфальтобетонное. В десятой пятилетке возросла протяженность магистралей, реконструируемых по нормативам 1-й и 2-й технической категории, особенно на подходах к областным центрам.



На одной из таких дорог Дзезказган – Караганда был успешно освоен первый отечественный, (я имею ввиду СССР) высокопроизводительный комплект дорожных машин ДС-110 типа «Автогрейд» для строительства бетонных покрытий и оснований.

Необходимо заметить, что в 1966 г. по инициативе Леонида Борисовича Гончарова была создана первая из республик СССР в системе Гушосдора при Совмине Каз ССР Машино-испытательная станция (МИС), которая проводила испытания всех дорожно-строительных машин выпускаемых в СССР. Это давало возможность Минавтодору Каз ССР оставлять все контрольные образцы новой техники и получать по три экземпляра из серийно-выпускаемых. В МИС приезжали все ведущие ученые Советского Союза и стран социалистического лагеря (Польша, ГДР, Чехословакия). Минавтодор Каз ССР был оснащен самой передовой высокопроизводительной техникой.

Из дорог общегосударственного значения 98 % получили твердое покрытие, в том числе 89 % – черное. Из этой категории дорог без покрытия оставалось всего 294 км. Это был своего рода рубеж, достижение которого радовало.

Высокими темпами развивалась сеть дорог в сельской местности. Благоустроенные подъезды были построены к 27 районным центрам и 423 – центральным усадьбам колхозов и совхозов республики. Удельный вес районных центров и центральных усадеб колхозов и совхозов, обеспеченных дорогами с твердым покрытием достиг 97 % и 84 % соответственно.

Институтом ГППИ «Каздорпроект» и его областными филиалами разработана программа завершения строительства благоустроенных дорог к центральным усадьбам к 1990 г. Руководством Минавтодора Каз ССР институт определен основной организацией, которой поручается разработка перспективных схем развития дорожного хозяйства республики и меры по плановому повышению технического состояния дорог. По инициативе министра Леонида Борисовича Гончарова институтом разработана Генеральная схема развития сети автомобильных дорог до 2000 года, план капитального ремонта дорог на пятилетку, схема развития предприятий промышленности дорожно-строительных материалов и заводов по ремонту дорожной техники, предложения по созданию автосервиса с долевым участием различных отраслей народного хозяйства, схема развития внутрихозяйственных дорог.

Одна из заметных вех в истории развития дорожной отрасли республики создание ее промышленной базы. Сопоставив то, что мы имели в довоенные и послевоенные годы с тем, что получили к 1980 г., я прихожу к выводу, что мы не только создали промышленность, обеспечивающую дорожное строительство, но и подошли к чему-то большему – созданию замкнутого производственного цикла внутри самого Министерства автомобильных дорог. Мы подошли к такому уровню экономического развития, когда в рамках одного Министерства могли выполнять все работы дорожно-мостового направления и промышленно-гражданского назначения. Чтобы быть более понятным скажу так: начиная от рытья фундамента, заканчивая отделкой дома, то есть строительство его под ключ все эти операции мы выполняли сами. Если шире – мы делали все: выступали заказчиками, финансировали, проектировали, строили, полностью обеспечивали объекты необходимыми стройматериалами, которые могли доставить туда на своем транспорте, принимали завершённые строительством дороги, мосты и другие объекты и обеспечивали их ремонт и содержание.

По-прежнему значительное внимание эксплуатационных дорожных организаций уделялось вопросам дальнейшего повышения безопасности дорожного движения. Только за 1980 год на дорогах республики устроено более 5,0 тыс. км шероховатой поверхностной обработки, укреплено 4,0 тыс. км обочин, построено 90 виражей. Установлено и заменено около 100 тысяч дорожных знаков и указателей.



Для обслуживания пассажиров построено 417 автопавильонов и 214 автобусных площадок. Впервые в СССР эксплуатационная служба общегосударственных и республиканских дорог была переведена на хозяйственный расчет. Каждый рабочий начал чувствовать ответственность за качественное содержание закрепленного за ДЭУ участка дороги. Повысилась зарплата дорожных рабочих, занятых содержанием дорог. Резко возросло качество содержания дорог.

В Минавтодоре Каз ССР была создана система подготовки рабочих специалистов различного профиля деятельности, а также механизаторов дорожно-строительной техники. Большое внимание уделялось постоянному повышению квалификации работающих инженерно-технических работников, подготовке и выпуску молодых специалистов. Действовали учебные комбинаты в различных областях Республики, которые ежегодно выпускали до 450 механизаторов и строительных рабочих. Создан и укомплектован профессорско-преподавательским составом Институт повышения квалификации, в котором ежегодно проходили учебу более 1500 инженерно-технических работников. В 1963 году в Усть-Каменогорском строительно-дорожном институте был первый выпуск инженеров дорожных специальностей. Несколько десятков из них получили направление в дорожные организации Казахстана. В семидесятые годы стал функционировать алматинский факультет УКСДИ.

Прочные связи с СоюздорНИИ и ведущими ВУЗами страны способствовали ускоренному повышению специализированного кадрового потенциала дорожных организаций Республики.

Характерным явлением для десятой пятилетки было повышение капитальности дорожных одежд, то есть, велось в значительных масштабах строительство дорог более высоких категорий. Ежегодно увеличивались объемы работ по устройству асфальтобетонных покрытий и уменьшались объемы строительства облегченных дорожных одежд.

Не могло не радовать то, что в общем ряду казахстанцев, умноживших экономическую мощь родной республики, достойное место принадлежало дорожникам. Таковым был итог работы нескольких поколений дорожников Казахстана, руководителей отрасли, ученых и специалистов, инженерно-технических работников. Хотя проблема бездорожья, наносившая ежегодно значительный экономический ущерб народному хозяйству республики, была в целом решена, предстояла большая работа по совершенствованию автомобильных дорог, решению других задач.

За 12 лет работы министром Л.Б. Гончаровым, совместно с коллективом единомышленников, было создано одно из лучших в республике министерств, представляющее высокоэффективную отрасль инженерного профиля, способную успешно решать сложные задачи в области дорожного, мостового, промышленного и гражданского строительства.

Я бы сравнил, созданную им многоотраслевую систему с небольшим самостоятельным государством, имеющим более 90 тыс. проживающих в нем людей профессиональных дорожников, занятых любимым и нужным делом, обеспеченных работой, зарплатой и почетом, жильем, системой детских дошкольных учреждений, пионерлагерями, санаториями-профилакториями, клубами, получающих продукты питания из подсобных хозяйств дорожных организаций.

В основе такого государства в государстве лежит развитая современная промышленность и строительная индустрия, обеспечивающая стройматериалами и конструкциями, производящая ремонт и изготовление дорожной техники и средств малой механизации, включая строительные, эксплуатационные и ремонтные дорожные организации, осуществляющие главную деятельность этой системы. Систему жизнеобеспечения такого государства составляли научные, проектные, технологические и



проектно-конструкторские учреждения и организации, ВУЗы, институт повышения квалификации и учебные комбинаты. И эта машина, отлаженная и запущенная в работу ее создателем Л.Б. Гончаровым, словно точный часовой механизм, прослужила государству верой и правдой практически 30 лет, изредка претерпевая различные незначительные изменения, на ходу перестраиваясь, впитывая все новое и прогрессивное, укрепляясь, расширяясь, становясь все более прочной и авторитетной.

Несколько слов следует сказать о строительстве уникальных и особо важных объектах, в которые Л.Б. Гончаров вложил часть своей жизни. Все эти объекты отличает высокий архитектурный и технический уровень, отменное качество работ, короткий срок строительства, красота фасадов и интерьеров и, как правило, всеобщее признание не только в республике, но и за ее пределами.

К их числу относится: отмечена премией Совета Министров СССР взлетно-посадочная полоса в г. Алма-Ате, построенная в рекордно короткий срок за 5,5 месяцев; высотные жилые и административные здания в зоне повышенной сейсмичности; административные здания ЦК ЛКСМ Казахстана; автовокзал в г. Алма-Ате; уникальное здание Дворца Республики на 3 тысячи 200 мест, отмеченное Государственной премией СССР; высокогорный спортивный ледовый комплекс «Медео», также отмеченный Государственной премией СССР, продолжительность строительства которого, благодаря организационно-техническим мероприятиям, была сокращена в двое против нормативов, автомобильные дороги 1 технической категории Алматы – Капчагай, Алматы – обход пос. Узунагаш; санаторий «Казахстан» в Ессентуках; здание Постоянного представительства Казахстана в г. Москве (ныне в нем размещается Посольство Казахстана в России); павильон «Автомобильные дороги» на ВДНХ Казахской ССР (ныне Атакент).

И сегодня, спустя 22 года с того дня, как ушел из жизни Л.Б. Гончаров, построенные под его руководством объекты, сохранили светлую память об этом замечательном человеке, талантливом инженере, крупном государственном и хозяйственном руководителе, чье имя и дела – бессмертны.

Вот таким был и остался в нашей памяти Леонид Борисович Гончаров, чье 90-летие со дня рождения мы отмечаем на настоящей конференции. Это была личность сильная и благородная. Это был очень мужественный человек. Не могу забыть жаркое лето 1973 года, когда над Алма-Атой нависла реальная угроза разрушения от схода селевых лавин, готовых прорвать только что построенную селезащитную плотину «Медео». В числе первых, кто оказался на ней был Леонид Борисович Гончаров. Четыре дня и четыре ночи не уходил он оттуда, несмотря на свое уже слабое здоровье. Я был в это время рядом с ним. Я видел, как он оценил обстановку и задавал тон в действиях республиканского штаба по противодействию селю. Он умел преодолевать себя, умел вдохновлять людей, был полезным и нужным для многих.

Леонид Борисович Гончаров оставил о себе прекрасную память. Могу лишь сказать одно: мы должны быть достойны этой памяти.

