



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА (РОСАВТОДОР)
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДПРИЯТИЙ
И ОРГАНИЗАЦИЙ ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА РФ И СТРАН СНГ

Издается с 1927 года

Автомобильные дороги

6/2003



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ
МАГИСТРАЛЬ
“ВОЛГА”**

с.21

**СЕВЕРАВТОДОР
Под Полярной звездой**

с.37

**Дороги
к нефти**

с.61

2003, № 6



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«КРАН-УЗЛОВСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
ИМЕНИ И.И.ФЕДУНЦА»

Г.УЗЛОВАЯ ТУЛЬСКОЙ ОБЛ., УЛ.ЗАВОДСКАЯ, 1
ТЕЛ. /08731/ 1-56-45 ФАКС /08731/ 6-95-45 Е-MAIL: KRAN-UMZ@TULA.NET

РАЗБОРНЫЕ МОСТЫ

предназначены для переправы гусеничной и колесной техники массой до 50 т через узкие (до 65 м) водные и суходольные преграды



В состав моста входят непосредственно мост и монтажное оборудование.

Разборный мост состоит из многобалочного пролетного строения, промежуточных опор, береговых лежней и въездных аппарелей.

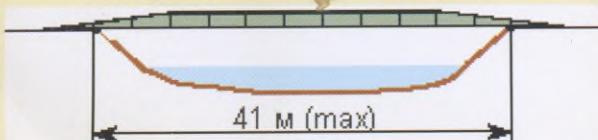
В состав монтажного оборудования входят аванбек, береговая накаточная опора, тележка накаточная.

Разборный мост монтируется способом «защемленной» продольной надвижки с площадки ограниченной длины в особо стесненных условиях местности (горной и лесной) без применения автомобильного крана, бригадой из 6 – 10 человек.

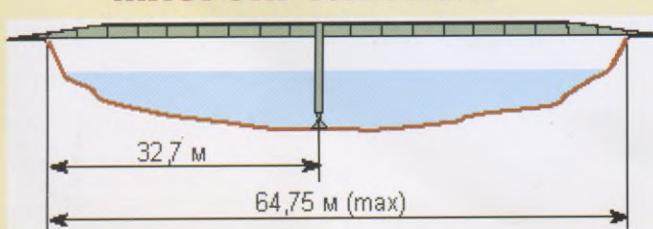
Мост может монтироваться также с применением автомобильного крана и вертолетами.

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

однопролетный



многопролетный



Наименование параметров	Однопролетный мост	Многопролетный мост
Длина моста	м 35 41	65
Грузоподъемность	т 50 40	50
Пролет	м 11-41	11-33
Шаг изменения пролета	м 2	2
Высота промежуточной опоры	м -	1,6-10
Тип пролетной части	сплошная	сплошная
Ширина пролетного строения	м 4,04	4,04
Время сборки и установки моста на преграду	час 4-6	6-10
Масса моста	м 32	62

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ
КРАНГОРМАШ»

Г.НОВОМОСКОВСК ТУЛЬСКОЙ ОБЛ., УЛ.ШАХТЕРОВ, 16/8
ТЕЛ./ФАКС /08762/ 6-08-46 Е-MAIL: PKI@NEWMSK.TULA.NET

В НОМЕРЕ:

С МЕСТА СОБЫТИЯ

- Сквозной проезд будет. А сквозное движение? 2-3
 "Телекомтранс-2003" 4-5

ПАМЯТЬ

- Дань Победе 6-7

ДОРОГИ XXI ВЕКА

- Игорь Слюняев: Дорога Чита – Хабаровск уже живет 8
 Президентская стройка 9-11

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

- Дорога номер один 12-13

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

- Заказы сторонние – не посторонние 14-15

ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ

- Делу – время, норме – час 16-17
 Лукавый показатель 18-19

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА 20

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

- Упрдору "Волга" – 60! 21-36

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

- Под Полярной звездой 37-59

РОССИЙСКОЕ НОУ-ХАУ

- Технологии энергосбережения в действии 60

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

- Дороги к нефти 61-79

ГОРДОСТЬ ОТРАСЛИ

- Реальная оценка реального труда 80

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

- Профессиональная недостаточность 81

ПАРТНЕРЫ

- Весовой контроль 82-83

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

- Чем сложнее объект, тем интереснее работать 84-85

- 10 лет вместе 86

- Новый асфальтобетоносмеситель российского производства 87

ПРАКТИКУМ

- CREDO: проектирование автомобильных дорог в системе ДОРОГИ 1.0 88-91

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

- Я вам пишу... 92-93

ЮБИЛЕЙ 93-95

ОТДОХНИ!

- Время раздумий пришло... 96-97

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- Приоритет специалистам и кадровым рабочим 98-99

КОНКУРСЫ

- Дорога к солнцу 100

по печати РФ. Свидетельство о регистрации № 014213



Издается с 1927 года
 В 1977 году награжден
 орденом "Знак Почета"

Учредители: Государственная служба
 дорожного хозяйства России (Росавтодор)
 Министерства транспорта РФ,
 ЗАО "Издательство "Дороги""

Издатель: ЗАО "Издательство "Дороги""
 Учредители: Российская ассоциация
 подрядных организаций в дорожном
 хозяйстве "Аспор", Российская ассоциация
 территориальных органов автодорог
 "Радор", Росдорбанк

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор ПОЛЯКОВ В.Ф.

Шеф-редактор СТАРОСТИН В.И.
 (095) 953-53-32

Заместители
 главного
 редактора:

АСТАШИН В.В.,
 ПРОКАЗОВ Н.В.

БОНОЕВА И.Д.,
 ЕРХОВ Е.И.,
 КОЗЛОВ И.Т.,
 ЛОСЕВ В.Н.,
 НЕКРЫЛОВ А.Г.

ЯНОВ В.Я.

АЛЕКСАНДРОВ А.Л.

ДЕЛИЦИНА Т.В.

ТУШЕВА Е.С.

ЯНКОВСКАЯ А.К.

КУШНИРЕНКО Н.В.
 (095) 316-48-69, 951-30-18
 E-mail: knv@cta.ru

ДИРЕКЦИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДОРОГИ»

Генеральный директор – Поляков В.Ф.
 Исполнительный директор – Кричевцов А.Я.

Финансовый директор – Евдокимова Ю.А.
 Директор по региональным проектам –
 Барсегян Р.В.

Заместитель генерального директора по
 связям с федеральными органами власти –
 Калинченко В.И.

Заместитель генерального директора по
 работе в Московском регионе –
 Крашонкин А.А.

Зав. отделом рекламы и маркетинга –
 Теребкова Е.В.

Зав. отделом реализации и подписки –
 Мухамеджанова О.Г.

Адрес редакции: 115035, Москва,
 Софийская набережная, 34, корп. "В",
 5-й этаж, офис 65
 Тел./факс: (095) 951-30-18, 951-29-57
 E-mail: goldasn@hotbox.ru;
 goldasn@mail.ru; knv@cta.ru
 www.transportrussia.ru

Тираж – 25 000 экз.;
 Формат 210 x 290. ISSN 0005-2353

Цена договорная.
 Отпечатано в ГП «Московская типография № 13»
 © Издательство «Дороги», 2003

Зак. № 1872



На обложке:
 дорожная техника у стен Кремля
 Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

Точка зрения редакции и авторов публикаций может не совпадать. При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Редакция не несет ответственность за сведения в рекламных материалах.

В Хабаровске состоялось совещание, в котором была рассмотрена «Среднесрочная программа развития Дальневосточного региона в части дорожного хозяйства». В его работе приняли участие министр транспорта России С.О.Франк, первый заместитель полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном округе Г.В.Апанасенко, руководитель ГСДХ И.Н.Слюняев, представители исполнительной власти субъектов федерации Дальневосточного федерального округа, большая группа руководителей структурных подразделений дорожной отрасли.

По основному вопросу совещания – выполнению программы строительства автомобильной дороги «Амур» (Чита – Хабаровск) – выступил с докладом директор Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России В.К.Иваненко. В частности, он отметил, что к 2004 году сквозное движение по дороге «Амур» будет осуществляться на протяжении 617 км по построенным участкам с асфальтобетонным покрытием, на 685 км – по участкам с переходным типом покрытия, на 589 км – по местной сети автомобильных дорог и на протяжении 274 км – по строящимся участкам.

В ходе совещания затрагивались и другие вопросы дорожного строительства. О них говорится в статье полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Константина ПУЛИКОВСКОГО.

Президент Российской Федерации В.В. Путин на совещании во Владивостоке в августе 2002 года отметил, что Дальний Восток имеет огромное значение для России, а стратегическими целями его дальнейшего развития являются хозяйственное оживление, интеграция в обще-российский и мировой экономические процессы, создание условий для нормальной жизни и работы людей.

Транспортный комплекс – один из важнейших приоритетов, оказываящий непосредственное воздействие на развитие экономики округа. Субъекты федерации, входящие в состав Дальневосточного округа, удалены от рынков сбыта и источников, от комплектующих производств на большие расстояния. Средние расстояния между областного обмена превышают 3 миллиона километров.

Одно из основных направлений экономической политики – это, конечно, развитие и модернизация опорной сети дорог Дальневосточного федерального округа и в первую очередь в составе трансконтинентального маршрута «Восток-Запад». Наша беда в том, что, живя в XXI веке,



Константин ПУЛИКОВСКИЙ: Сквозной проезд будет!

Жителям большинства регионов России наверняка трудно представить, что у нас на Дальнем Востоке автомобильные дороги не связывают между собой большинство краев и областей, что с Дальнего Востока по автотрассе невозможно добраться до Сибири. Таковы реалии. Мы живем в самом большом федеральном округе, занимающем 40 процентов территории страны. Дальневосточный федеральный округ – это бескрайние просторы, а самые распространенные здесь виды транспорта – авиационный и водный. Но там, где есть автомобильные дороги, быстрее движется жизнь, активнее развиваются торговля, промышленность. Именно вдоль дорог располагаются поселки и города с наиболее развитой социальной инфраструктурой.

мы оторваны от западных регионов страны, многие районы территории не имеют сети дорог, люди лишены конституционного права на свободу передвижения.

Федеральная сеть дорог до сих пор разорвана, и даже материальная часть Дальнего Востока сквозного круглогодичного сообщения не имеет. На сегодняшний день имеется разрыв в 350 км на строящейся автомобильной дороге Чита – Хабаровск и два разрыва общей протяженностью 110 км на дороге Якутск – Магадан, проходящей по территории Республики Саха (Якутия). Транспортные системы ряда субъектов Дальневосточного округа существуют автономно. Связь глубинных горнорудных районов Якутии, Магадана, Чукотки и Камчатки, являющихся основными поставщиками цветных и стратегических металлов для промышленности России, с базами снабжения и портами осуществляется исключительно по автозимникам общей протяженностью 14 тыс. км, которые регулярно устраиваются в арктической тундре.

Но даже с учетом автозимников и ведомственных дорог промышленных и лесозаготовительных предприятий Дальне-

восточный регион имеет самую низкую плотность дорог из всех федеральных округов – 5,5 км на 1000 кв. км (по сравнению со среднероссийской плотностью ниже в 6 раз).

В соответствии с национальной программой «Дороги России XXI века» приоритетным для Сибири и Дальнего Востока является развитие трансконтинентальной широтной магистрали, так называемого Второго панъевропейского транспортного коридора (Париж – Берлин – Москва – Владивосток).

Строящаяся автомобильная дорога «Амур» (Чита – Хабаровск) станет ключевым звеном региональной транспортной системы, поскольку, являясь связующим звеном между Сибирью, Приморьем, Якутией, Магаданом, магистраль позволит не только интегрировать Дальний Восток страны в единую транспортную систему России, но и включить Россию в целом в систему мировых транспортных коммуникаций. Программа развития дорожного строительства – дело очень перспективное:

– создание транспортного коридора Иркутск – Чита – Хабаровск – Владивосток



А сквозное движение?

позволит объединить наиболее развитые в экономическом отношении субъекты Российской Федерации;

– обеспечение круглогодичных транспортных связей в направлении Большой Невер – Якутск – Магадан даст выход с территорий Магаданской области и Республики Саха (Якутия) на основной транспортный коридор Иркутск – Чита – Хабаровск – Владивосток;

– развитию международных торгово-экономических связей региона будут способствовать автомобильные переходы в пограничные страны АТР;

– автомобильная дорога Якутск – Мирный – граница Иркутской области – Усть-Кут обеспечит второй выход в Восточно-Сибирский экономический регион;

– строительство автозимников на Чукотке, на территории Камчатской и Магаданской областей позволит снять остроту проблемы северного завоза на эти территории, улучшить социально-экономические условия жизни населения, развивать горнодобывающую промышленность;

– ввод в эксплуатацию автомобильной дороги Хабаровск – Лидога – Ванино позволит завершить создание автомобильного транспортного коридора от западных границ России до берегов Тихого океана с созданием единой автомобильной магистрали Москва – Чита – Хабаровск – Лидога – Ванино – Холмск – Южно-Сахалинск – Корсаков – о.Хоккайдо.

Строительство дороги «Амур» (Чита – Хабаровск), грандиозной по своей протяженности автомагистрали, – это реализация геостратегической задачи России по обеспечению военно-политического и экономического влияния России в бассейне

Тихого океана, контроля над важнейшими стратегическими запасами сырьевых ресурсов.

На заседании Совета Безопасности от 27 ноября 2002 года определено предусмотреть дополнительные меры по обеспечению в 2004 году сквозного движения по федеральной автомобильной дороге Чита – Хабаровск.

Президент Российской Федерации поручил мне взять под особый контроль ход строительства дороги Чита – Хабаровск. Мы наладили взаимодействие с Минтрансом России, ДСД «Дальний Восток» и отслеживаем ход строительства.

Общая протяженность автомагистрали составляет 2165 км. С начала строительства на 1 января 2003 года построено 1224 км.

В 2002 году было сдано 120 км автомобильной дороги, 1380,06 пог. м мостовых переходов, выполнен комплекс подготовительных работ по расчистке полосы отвода под строительство и устройство технологической дороги на всем протяжении, обеспечивающий сквозной технологический проезд с использованием местной сети автодорог.

Задачи этого года очень объемные. В целях реализации первоочередной задачи открытия сквозного движения необходимо увеличить темпы строительства в 2 раза.

К концу 2003 года необходимо построить 351,7 км дороги, в том числе 258,6 км – по участкам, где нет проезда. Для этого необходимо освоить 10,9 млрд рублей. Однако объем финансирования на 2003 год составляет всего 5,2 млрд рублей. Поэтому, если не будет решен вопрос финансирования в полном объеме, проезд будет выполнен частично, с отступлением от проекта,

с устройством временных мостовых конструкций, с использованием местной сети дорог, то есть сквозной проезд мы получим, но сквозное движение открыто не будет.

Министерство транспорта Российской Федерации занимается изысканием недостающих средств, и, как сказал заместитель министра транспорта Российской Федерации И.Н. Слюняев, в настоящее время решен вопрос второго займа ЕБРР в сумме 290 млн долларов, большая часть которого пойдет на эту стройку, и вопрос дополнительного финансирования будет решен. Отрадно, когда в министерстве работает такой человек, прекрасно владеющий реалиями сегодняшнего дня, и видит перспективу.

Одним из приоритетных дальневосточных проектов является строительство второй очереди совмещенного мостового перехода через Амур у Хабаровска, что позволит полностью ликвидировать одно из узких мест в снижении пропускной способности Транссиба к приморским портам. И именно на совместном совещании 21 марта с.г. первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации В.И. Якунин заверил, что в ближайшее время МПС России и Минтрансом России этот вопрос будет рассмотрен.

Не следует также забывать о содержании и улучшении транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети федеральных дорог. В настоящее время выделяемые средства не позволяют обеспечить требуемый уровень содержания дорог и, следовательно, их безопасную эксплуатацию. Так, на самой напряженной дороге Хабаровск – Владивосток («Уссури») недоремонт составляет до 93 процентов, срок службы асфальтобетонного покрытия истек, происходит его интенсивное разрушение. Стоимость работ по ликвидации недоремонта всех федеральных дорог округа составляет более 870 млн рублей (при объемах финансирования на ремонт в 2003 году в размере 131,5 млн рублей). На карту сегодня поставлена сохранность громадного государственного имущества.

Остается нерешенной проблема транспортного сообщения нашего российского острова Сахалин с материком. Существующая схема имеет немало нареканий как со стороны перевозчиков, так и населения острова. Поэтому Минтрансу и МПС России в ближайшее время необходимо рассмотреть вопрос устойчивой транспортной связи с островом Сахалин.

Ключевыми вопросами транспортных коридоров в округе являются развитие важнейших припортовых станций, обслуживающих порты, развитие перегрузочных мощностей в портах Находка, Восточный, Ванино, Владивосток.

Задачи в 2003 году поставлены большие, и их реализация потребует дополнительных совместных усилий. С ними связана проблема географической и политической целостности Российского государства, экономического развития регионов Дальневосточного округа.

**Специально для журнала
"Автомобильные дороги"**
Хабаровск

ТРАНСПОРТ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ПРОСТРАНСТВО

Транспортная система России переживает качественные изменения. С одной стороны, заметно меняется сама структура этой системы: отдельные виды транспорта объединяются, образуя единый логистический конвейер, который затем органично вливается в мировую транспортную систему через международные транспортные коридоры. С другой стороны, как никогда остро стоят вопросы повышения эффективности работы транспорта, снижения издержек, уменьшения стоимости перевозок. Очевидно, все эти обстоятельства выдвигают принципиально новые

вой межведомственной научно-практической конференции «Телекоммуникационные технологии на транспорте России» («ТелекомТранс-2003»), состоявшейся в апреле в Сочи. В работе конференции, учредителями которой были Министерство путей сообщения и Министерство транспорта Российской Федерации, приняли участие представители около двухсот организаций, представляющих ряд министерств и ведомств ведущих научно-исследовательских, проектно-конструкторских и технологических учреждений.

Конференцию открыл вступительным словом первый заместитель министра путей сообщения РФ **В.И. Якунин**. С приветствием к участникам обратились министр транспорта

принятия решений. И все это во многом благодаря ЗАО «Компания ТрансТелеком».

Компания – оператор крупнейшей в России волоконно-оптической связи протяженностью свыше 45 тысяч километров. Сеть проложена вдоль железнодорог страны, имеет более 900 узлов доступа в 71 из 89 регионов России и соединяет два континента – Европу и Азию. Находящаяся в пользовании данного оператора магистральная цифровая сеть связи может стать по мнению участников конференции основой единого информационного пространства для Минтранса.

Валерий КАЛИНИЧЕНКО
наш спецкор

Сочи – Москва



В СОЧИ СОСТОЯЛАСЬ
ПЕРВАЯ
МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ
«ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ
НА ТРАНСПОРТЕ РОССИИ»

«ТЕЛЕКОМТРАНС»

требования к системе управления грузопотоками.

Кроме того, наметившиеся процессы развития экономики России, интеграция отечественных транспортных путей в международные логистические системы, создание крупных российских транспортно-промышленных корпораций, международных транспортных консорциумов требуют формулировки новых целей развития транспорта.

Для этого Правительством Российской Федерации была разработана Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России», рассчитанная на восемь лет.

Важной составляющей этой программы является подпрограмма «Информатизация», которая нацелена на построение единого информационного пространства для транспортной системы России. О ходе ее выполнения шел обстоятельный разговор на первом

и С. О. Франк, заместитель полномочного представителя Президента России по Южному федеральному округу С. Н. Епифанцев, глава администрации г. Сочи Л. А. Мостовой. На пленарном заседании с докладами выступили: В. И. Якунин, заместитель министра транспорта РФ Ч. Ш. Измайлова, заместитель министра путей сообщения РФ М. В. Храпатый, руководитель департамента информатизации и связи МПС РФ В. С. Воронин, президент ЗАО «Компания ТрансТелеком» С. В. Липатов и другие.

Все большее применение находят новые информационные технологии в министерствах и ведомствах – участниках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России». Достигнуты существенные результаты по внедрению на предприятиях транспорта аналитико-информационных систем и систем поддержки

КАКИЕ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ
НА ТРАНСПОРТЕ
НУЖНЫ В РОССИИ
В XXI ВЕКЕ

Условно массовое программное обеспечение в управлении транспортом можно разделить на три группы.

ITS (Intelligence Transport systems) – системы, обеспечивающие «зеленую волну» на трассе, автоматическое регулирование перекрестков и ликвидацию пробок, «автопилотность» наземного транспорта, диспетчеризацию транспортного процесса, в том числе с использованием GPS.

Традиционные системы, как правило, использующие модифицированные методы (особенно из теории графов) для моделирования потоков, поскольку до сих пор прогноз потоков является главной составляющей инвестиционных транспортных

проектов, хотя достоверность такого рода прогнозов упала с 85 процентов при централизованной экономике до 40–45 процентов при нынешнем состоянии рынка в России.

Комплексные (по существу технологические) системы, в том числе с элементами искусственного интеллекта, мощными СУБД и интегрированными ГИС.

Однако все эти хорошие и разные информационные системы не выходят за рамки идеологии текущего (узкоотраслевого) планирования. В то же время практически отсутствуют комплексные системы, ориентированные на разработку стратегии развития транспорта.

Сегодня уже ясно, что современная система стратегического планирования в любой предметной области должна быть экспертизой системой с мощной базой знаний, обеспечивающей непосредственную конвертацию узкоспециальных знаний в общепользовательские представления об устойчивом развитии.

УПРАВЛЕНИЕ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ – ЧЕРЕЗ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Как скучно порой слушать отчеты иных чиновников о положительных сдвигах в подведомственных им отраслях! Сельхозпроизводитель отрапортует о росте клейковины в зерне, воздушный перевозчик – о повышении коммерческой загрузки авиасалона, дорожник – о сокращении удельного расхода битума при ремонте 1 км дороги. Для специалиста в каждой конкретной области подобная отчетность содержательна, но она не является таковой для налогоплательщика. Он считает, что при распределении ресурсов, отданных им в виде налогов,

обделить при этом будущие поколения. Причем речь идет не только об экологических, но и об экономических, социальных и даже геополитических аспектах нашей жизни. Процесс планирования, направленный на сокращение собственных издержек ДРСУ при строительстве автодорог и получение большей прибыли для ее последующего распределения, мало интересует как будущие поколения, так и нынешних потребителей. Зато интересно, как это строительство отразится на сохранении окружающей природы, стандартах качества жизни, комфортности поездок и реализации прав рядового гражданина.

К сожалению, и сегодня многие не понимают или не хотят принимать тот факт, что в конечном счете важнее не эффективность работы самой отрасли, а эффективность жизни, достигнутая посредством работы этой отрасли. Лица, принимающие решения, зачастую путают текущее и стратегическое планирование. Таким образом, можно прийти к выводу, что нужна идеология прямого счета любых затрат на конечное потребление, минуя промежуточные отраслевые показатели.

Такого рода идеология требует специализированной автоматизированной системы поддержки принятия решений, основанной на передовых информационных технологиях.

В процессе решения системой генерируется ряд мероприятий по модификации

(www.geogracom.ru) представляет уже пятую версию экспертной системы стратегического планирования транспорта, направленной на устойчивое развитие общества в целом (Geogracom 5W).

ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Каждый здравомыслящий управленец скажет, что залогом успешного развития территории является тесное взаимодействие с ее соседями, которое невозможно без качественного транспортного сообщения между ними. Также не секрет, что стратегия развития транспорта каждого отдельного региона может существенным образом повлиять на выбор стратегии развития транспорта его соседей. Нетрудно даже строго математически доказать, что коалиция игроков именно в области развития транспорта всегда является более выигрышной по отношению к стратегиям, при которых игроки действуют раздельно.

Чего не хватает на сегодняшний день, так это согласованности в принятии решений между управленцами как различных территорий, так и различных видов транспорта. Основной причиной этой проблемы является отсутствие простого и надежного средства общения. Создание такого сред-



2003»

его собственные интересы игнорируются. Простой человек не может связать реальные изменения в его жизни (особенно положительного характера) с деятельностью госаппарата. Возникает потребность в ведении своеобразной «двойной» (в хорошем смысле этого слова) отчетности: внутренней, необходимой для поддержки принятия решений, и отчетности, ориентированной на потребителя-обывателя, составленной в терминах и понятиях, которые понятны для него.

На Западе для решения этих задач уже лет десять создан новый жанр публичного отчета о делах и намерениях – так называемые «Белые (зеленые, красные) книги», например, «Белая книга Министерства обороны Великобритании», «Зеленая книга о будущем транспорта» и т.д.

Новые профессиональные стандарты для госаппарата требуют новых решений, обеспечивающих их поддержку со стороны информационных технологий. Устойчивое развитие, говоря простыми словами, заключается в том, чтобы,rationально используя ресурсы в свое благо сегодня, не

транспортной системы, направленных на достижение миссии устойчивого развития, а не только (пусть и масштабных) отраслевых целей. Мероприятия редактируются и дополняются пользователем-экспертом.

На выходе же руководитель получает «Белую книгу», где он с удивлением и гордостью узнает, что благодаря его деятельности будет повышенено качество жизни граждан. По большому счету престиж работы чиновника любого ранга должен заключать в себе такую мотивацию. А высокие технологии должны быть лишь средством реализации этой цели.

На сегодняшний день научная и консалтинговая фирма «Геограком»

стремится, обладающего простотой, наглядностью и унифицированностью есть одна из главных задач интеллектуальных информационных систем на транспорте.

Поддержка принятия решений при помощи «умных» информационных технологий на локальном и коалиционном уровнях плюс популяризация среди населения результатов деятельности отвечающих за развитие транспорта ведомств являются ключом к успеху.

**Владимир БУГРОМЕНКО,
директор ООО «Геограком»**



Приветствие ветеранам от Росавтодора и Министерства транспорта. Олег Скворцов у памятника воинам-дорожникам на 71-м километре автодороги Москва – Минск

ДАНЫ

Самый светлый праздник нашей Родины – День Победы с каждым годом не только не тускнеет, но становится ярче и звонче. И хотя ветераны – творцов Великой Победы, увы, становятся меньше, благодарность им и память народная о подвиге старшего поколения не ослабевает. И отрадно, что нынешнее поколение считает своим долгом в этот день подчеркнуто выразить им, ветеранам Великой Отечественной, свою признательность и любовь. Это стало как бы данью победителям.

У дорожников России традиционны встречи руководства отрасли с ветеранами. В этом году празднование Дня Победы было особенным – впервые за последнее десятилетие в нем участвовала делегация ветеранов из братской Республики Беларусь. Это стало как бы подтверждением непобедимости сил притяжения народов, объединенных одной судьбой, одной Победой.

В программу празднования Дня Победы было включено встреча ветеранов с руководством РАДА, посещение памятника воинам-дорожникам, павшим в боях за Родину, и торжественный митинг, посвященный 58-й годовщине Победы.

Это мероприятие особенно волнующе. Рота почетного караула, духовой оркестр, представители прессы и телевидения создают атмосферу приподнятости и праздничности.

Известный телевизионный диктор-ветеран Юрий Иванович Балашов, старый друг дорожников



Фронтовики. Председатель совета ветеранов дорожных войск генерал-майор Митрофан Степанович Сухарев (справа) и Александр Григорьевич Мищенко



Братство, скрепленное общей историей и боевой судьбой, нерасторжимо. Российские и белорусские ветераны на праздничном приеме в зале заседаний совета ГСДХ на Бочаровом

ПОБЕДЕ

ников, торжественно объявляет об открытии митинга. Первыми выступили заместитель министра транспорта Российской Федерации Олег Вячеславович Скворцов, заместитель начальника федеральной службы Спецстроя России генерал-полковник Владимир Владимирович Мерзоев, начальник Военно-технического университета генерал-лейтенант Александр Васильевич Кургузов. Лейтмотив их обращения к участникам митинга - преклонение перед подвигом ветеранов и благодарность им за Великую Победу, позволившую народам нашей страны отстоять свою свободу и независимость.

Выступали и ветераны, в том числе от белорусской делегации - Анатолий Дмитриевич Зарубин. Поблагодарив за внимание и заботу, ветераны обратились к молодежи, которую представляли студенты Московского дорожного колледжа, с призывом крепить и продолжать традиции ветеранов-дорожников, строить жизнь по примеру отцов и дедов.

Была, конечно, и фронтовая чарка, и душевые беседы, когда дорожные бойцы вспоминали минувшие дни... То есть была подтверждена связь поколений, укрепилась традиция уважения к старшему поколению.

Праздник для ветеранов прошел и в других регионах нашей страны. Дорожники всегда отличались особенной заботой о ветеранах, и это служит повышению престижа работника отрасли.

Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА



Юрий Иванович Балашов, как всегда, владеет вниманием присутствующих



На Поклонную гору ветераны пришли с цветами



Ветераны-дорожницы, как в юности, прекрасны



Ветераны в музее космонавтики



Вальс «Осенний сон»



20 мая в Интерфаксе состоялась пресс-конференция первого заместителя министра транспорта РФ – руководителя Росавтодора Игоря СЛЮНЯЕВА о ходе реализации федеральной программы «Модернизация транспортной системы России до 2010 года».

Конкретно речь шла о подпрограмме «Дороги России» и, в частности, о ходе строительства дороги «Амур» на участке Чита – Хабаровск.

ИГОРЬ СЛЮНЯЕВ: **ДОРОГА ЧИТА – ХАБАРОВСК УЖЕ ЖИВЕТ. НЕПРОХОДИМАЯ ТАЙГА ОТСУТИЛА**

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Общая протяженность магистрали Чита – Хабаровск в соответствии с ТЭО составляет – 2165 км, ширина проезжей части – 7 м, расчетная интенсивность движения – 3000 автомашин в сутки, расчетная скорость движения – 100 км/час.

Грунтовой разрыв составляет сегодня 350 километров. Для завершения строительства необходимо ввести в эксплуатацию 550,9 км. В настоящее время идет строительство 49 мостов. Финансирование строительства ведется как за счет средств федерального бюджета (5 млрд руб.), так и за счет внешних заимствований (748 млн руб.).

Участок Чита – Хабаровск один из важнейших этапов строительства автомобильной дороги между Москвой и Владивостоком. Трассу еще называют пань-европейским транспортным коридором (Париж – Берлин – Минск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Владивосток). Он откроется в 2004 году.

– Строительство «Амура», – сказал Игорь Николаевич, – можно назвать стройкой века, которая началась более сорока лет назад, но из-за плохого финансирования к 2001 году удалось проложить лишь 994 километра. Строительство «оживил» Президент России В. Путин. На совещании в Благовещенске он указал на явное несоответствие темпов строительства дороги ее стратегическому значению в развитии Дальневосточного региона и поручил правительству форсировать работы.

В ближайшие годы некоторые участки дороги будут покрыты обыкновенной щебенкой. Уложить асфальтобетонное или цементобетонное покрытие и полностью обустроить трассу планируется к 2008 году. Для этого нужно сдать 2165 километров дороги, проложить трассу в условиях полного бездорожья, по целине пробить 258 километров, построить взамен местных существующих дорог 753 километра новых, уложить 1630 километров асфальтобетонного покрытия, только на последнем участке протяженностью в 550 километров возвести около 100 мостов.

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

На Дальнем Востоке России продолжается строительство трех больших автомагистралей. Кроме федеральной дороги «Амур» от Читы до Хабаровска это «Лена» протяженностью более 5 тысяч км, она соединит железнодорожную станцию Большой Невер и город Якутск; автомобильная дорога «Колыма» от Якутска до Магадана (ее длина составит почти 3 тысячи км).

Транссибирская магистраль станет ключевым звеном региональной транспортной системы, поскольку окажет связующее влияние на регионы Сибири, Приморья, Якутии, Магадана и Китая. Магистраль позволит не только интегрировать Дальний Восток, не имеющий прямого автомобильного сообщения с центральной частью страны, в единую транспортную систему, но и включить Россию в систему мировых транспортных коммуникаций.

Ввод автомагистрали в эксплуатацию будет означать еще и реализацию государственной задачи по обеспечению военно-политического и экономического влияния России в бассейне Тихого океана, усилению контроля за разведыванием и использованием важнейших стратегических запасов сырьевых ресурсов в этом регионе.

Руководитель Росавтодора подразумевал и на другие вопросы российских журналистов.

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Строящаяся магистраль проходит по территории Хабаровского края, Читинской и Амурской областей и Еврейской автономной области. Начало трассы – восточная граница Читы, конец – левый берег Амура (до левобережной въездной эстакады в составе мостово-перехода через Амур в Хабаровске). Проходящей с запада на восток магистрали имеется ряд подъездов: в северном направлении – в Якутию, западные районы Магаданской области и далее направлении на Чукотку; в южном направлении – в Благовещенску, Забайкальску и другим населенным пунктам и автомобильным пунктам пропуска границе с Китаем, а также к тихоокеанским портам на территории Хабаровского и Приморского краев.

Наш корр.

Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

Москва

ПРЕЗИДЕНТСКАЯ СТРОЙКА

Егор ТРАТНИКОВ, директор ГУ "Дирекция по строительству транспортного обхода г. Санкт-Петербург", кандидат экономических наук

Прежде всего надо заметить, что речь пойдет не обо всем обходе Санкт-Петербурга, а лишь о восточном полукольце – от Приморского до Московского шоссе протяженностью 73,32 километра. Стоимость его в ценах августа 2001 года 45 млрд 77 млн рублей. Реальный срок ввода – 2005 год, при финансировании в среднем 10 млрд рублей в год с учетом начала строительства. Впрочем, в текущем году мы рассчитываем получить больше – около 16 млрд. Это при условии заимствования у Европейского банка реконструкции и развития. По 2002 год включительно освоено 10 млрд рублей. Вот такие отправные данные для нашей дальнейшей беседы.

Санкт-Петербург – второй по величине исторически сложившийся транспортный узел России. Выгодное географическое положение предопределило роль города как транспортного моста между Россией и Западом, а в настоящее время – между двумя крупнейшими европейскими обозованиями – Российской Федерацией и Европейским Союзом.

В Санкт-Петербурге расположен крупнейший российский порт на Балтийском море и второй по величине аэропорт в России; в городе 5 железнодорожных вокзалов, на которые прибывают поезда с девятыми направлениями; газо- и нефтепроводы, Через Санкт-Петербург проходят важнейшие автомобильные магистрали в Москву, Хельсинки, Мурманск, Псков, Киев и страны Балтии.

Проведенная оценка уровня загрузки улично-дорожной сети автомобильными потоками показала, что 25 из 70 основных магистралей города исчерпали свою пропускную способность. Практически все мосты через Неву работают с перегрузкой, то есть в режиме пониженных скоростей движения, значи-

тельных задержек перед светофорами, снижения уровня безопасности движения.

Из-за отсутствия автодорожного обхода транзитный автомобильный транспорт следует по магистралям города, создавая сложные условия движения и заторы на дорогах, выбрасывая в воздух выхлопные газы, которые наносят огромный вред здоровью населения и состоянию окружающей среды, а также разрушительно действуют на памятники истории и архитектуры.

Вопрос о необходимости Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга неоднократно обсуждался в течение последних сорока лет, и даже трижды разрабатывались технико-экономические обоснования. Но только в марте 2001 года, после принятия Правительством Российской Федерации соответствующего распоряжения, началось строительство КАД. Менее чем за год инженерный проект был готов, он прошел согласование во всех необходимых инстанциях и утвержден Госстроем РФ.

Кольцевая автомобильная дорога, строительство которой началось практически одновременно с разработкой инженерного проекта, позволит решить ряд проблем. Среди них вывод транзитных потоков из центральной, исторической зоны города для оздоровления экологической обстановки, разгрузки городских транспортных магистралей; интенсивное освоение прилегающих территорий города и Ленинградской области за счет внешних инвестиций, что в свою очередь будет способствовать экономическому росту этих территорий; интенсивное освоение новых портовых районов большого петербургского порта на северном и южном побережье Финского залива; полноценное включение Санкт-Петербурга в Международный "Критский коридор М-9" по направлению Скандинавия (Е-18) – Москва (М-10) – Россия (М-18) с выходом на Западную Европу.

Как показали результаты расчетов, выполненных на транспортной модели города, общая протяженность дорожной сети, на которой произойдет существенное изменение интенсивности движения при вводе в эксплуатацию КАД, составит порядка 464 км; скорость потока на улично-дорожной сети возрастет в среднем на 22 процента; средняя

Стоимость КАД – это почти две трети годового бюджета дорожного хозяйства России.



Егору Ивановичу ТРАТНИКОВУ – 48 лет. Родился в Белгородской области. Окончил Свердловское высшее военно-политическое училище, Военную академию тыла и транспорта. Прошел профессиональную переподготовку в Санкт-Петербургском институте управления и экономики. С 1972-го по 1997 год служил в армии. 1998–1999 гг. – начальник управления материальных средств и недвижимости ЗАО «Роснефть-Балтика». В течение девяти месяцев 1999 года был вице-президентом, генеральным директором ЗАО «Балтийская финансово-промышленная группа». Затем работал главным инженером ППТК ОАО «Ленэнерго» и заместителем директора ФУАД «Северо-Запад». С конца 2000 года возглавляет дирекцию по строительству КАД. Полковник запаса. Награжден орденами и медалями СССР, Российской Федерации, ГДР и Чехословакии. Сегодня Е.И. Тратников по просьбе нашего корреспондента рассказывает о строительстве КАД вокруг Санкт-Петербурга: история вопроса, текущие дела, проблемы и перспективы.

продолжительность поездки для пользователей магистральной сети сократится на 14 процентов.

Снижение интенсивности движения произойдет на основных широтных магистралях города, а также на центральных мостах через Неву. Кроме того, снизится транспортная нагрузка на магистралях, являющихся продолжением входящих в город внешних направлений.

По функциональному назначению кольцевая автодорога рассматривается как скоростная магистраль. Для пропуска перспективной интенсивности движения на 2015 год до 100 тыс. автомобилей в сутки в обоих направлениях она планируется по параметрам I-б технической категории с восемью полосами проезжей части.

Контрольной точкой при проектировании профиля служит отметка моста через реку Неву с обеспечением требуемого подмостового габарита. Продольный профиль по "целине" предусматривается исходя из возвышения бровки земляного полотна по условию снегоне- заносимости.

Учитывая наличие в регионе основных строительных материалов для строительства дорожной одежды с тонким бетонным покрытием — из тщетного бетона М150, слое из щебеночно-песчаных изверженных пород и из песка.

Для обеспечения большей безопасности движения, а также с целью сокращения объемов земляных работ на разделительной полосе предусмотрено устройство металлического барьераного ограждения при установке на ней столбов мачтового освещения.

КАД будет иметь развитую инфраструктуру. Так, в зоне прохождения кольцевой дороги будут расположены дорожные и мостовые эксплуатационные предприятия и участки; комплексы дорожного сервиса (автозаправочные станции, мойки машин, станции технического обслуживания, мотели, кафе, рестораны) и контрольные посты милиции, дорожно-патрульной службы и т.д. В местах интенсивного движения пешеходов предусматривается устройство надземных и подземных переходов.

Хорошо продумано цветовое оформление автомагистрали. На каждом участке трассы элементы обустройства объединены единым для участка цветовым решением, причем по мере продвижения с юга на север цветовая гамма меняется от теплых тонов к холодным. Особое внимание уделяется цветовому решению транспортных развязок, которое наряду с архитектурным дизайном усилено ландшафтными приемами – цветом и фактурой крон деревьев, цветовыми пятнами специальных декоративных растений. Вдоль КАД будут произведены специальные лесопосадки, составляющие единую ландшафтную композицию.

За два года, прошедших с начала строительства КАД, удалось ввести 30 километров дороги – от ст. Горская до проспекта Энгельса и транспортную развязку. А сначала намеревались весь восточный обход, то есть 73,32 километра, ввести к 300-летию северной столицы. Но в дальнейшем сроки и стоимость работ были скорректированы.

Естествен вопрос: почему? Ведь если учитьывать производственные мощности дорожных организаций, привлеченных к строительству КАД, замыслы были реальные. Все зависело, да и сейчас зависит от финансирования. Стоимость КАД – это почти две трети годового бюджета дорожного хозяйства России. И, конечно, направить такие большие деньги только на этот объект было нецелесообразно. Ведь в стране есть и другие, не менее важные стройки. Например, транспортный коридор, ведущий в Европу через Карелию. Или дорога Чита – Хабаровск. Именно из этого исходили в Правительстве РФ и в Росавтодоре.

мировой практике строится дорога первой автобанов на КАД на 20 млрд рублей. Поэтому по ходу строительства планы пришлось уточнить. Сразу скажу, трасса как планировалась ранее, так и осталась меж-

дународного класса. Просто мы сократили некоторые объекты. Признано пока нецелесообразным строительство тоннеля в створе Гражданского проспекта, а также развязок на Поперечной улице в районе ст. Ржевка и на перспективном пересечении с Софийской улицей. Эти объекты не вообще отклонены, а отложены до лучших времен. Кроме того, до восьми полос дорогу можно уширять постепенно: интенсивность движения до 100 тысяч автомобилей в сутки ожидается не ранее 2015 года.

Хотя сегодня очевидно, что с некоторыми решениями мы потопились. Отдельные объекты попали в списки «лишних» необоснованно. В частности, одна из двух транспортных развязок в южной части города. В результате три района оказались отрезанными от КАД. Другой пример. По проекту было 14 стационарных постов ГИБДД. Мы оставили пять. Посчитали, что посты милиции через каждые 4-5 километров — это излишество. Ведь при таком их количестве невозможно достигнуть расчетной скорости движения 120 км/час. Но мы не учли, что посты ныне нужны не только для того, чтобы обеспечить безопасность

движения, но и защитить город от возможных террористов.

Одним словом, рассматривая судьбу будущего или иного объекта на кольцевой дороге, ^{будет в} _{такая ц} иметь в виду и его социальную значимость _{стимым} не только стоимостные параметры. _{ставите}

Сейчас, когда уточнены новые объемы не только работ, и они тесно увязаны с финансированием, начальными сроками (2005 год), есть уверенность, что строительство пойдет строго по плану. Словами рукой тому то постоянное внимание, которое оказывают дороге Правительство и В.В. Путин. Недаром эту стройку окрестили президентской.

В январе текущего года на встрече Президента РФ с его полномочным представителем в Северо-Западном федеральном округе, кроме других вопросов шла речь и о привлечении дополнительных средств, необходимых для завершения работ на КАД. Было отмечено, что Правительство РФ выступает гарантом по второму транспортному кредиту Европейского банка реконструкции и развития в объеме 290 миллионов долларов. Договор будет подписан. Эксперты банка уже представлена вся необходимая для окончания этого решения информации, в том числе предполагаемом воздействии будущей дорожной и экологической обстановки в регионе.



Для завершения транспортного обхода в целом, в том числе для строительства дамбы, будет выделено 600 млн долларов. Именно такая цифра была названа Владимиром Путиным в беседе со своим полномочным представителем. Хочу напомнить, что дамба – это не только защита города от наводнений. Изначально предполагалось, что по ней будет проложена вторая половина КАД, другими словами, западное полукольцо. Поскольку эта стройка за пределами 2005 года, то предусмотреть все в деталях невозможно. Очевидно, сумма в 600 млн долларов будет корректироваться.

Коротко о проблемах, которые необходимо решать в ходе строительства транспортного обхода.

Прежде всего подключение КАД к улично-дорожной сети Санкт-Петербурга. Это зона ответственности городской власти. Она знает очередность пусковых комплексов и в соответствии с ней выстраивает свой график. По мере ввода участков подходы к ним должны быть готовы. Во всяком случае пока так и было. Думаю, разрыва в работах не будет и впредь. И это единство действий закладывалось на уровне проекта. Например, первоначально было много споров о том, где прокладывать трассу. Существовало три варианта:

Каждый пусковой комплекс, а их всего на восточном полукольце семь, имеет самостоятельное значение. Как только он сдается в эксплуатацию, сразу же начинает приносить пользу людям.

близкий, средний и дальний. Выбран наиболее оптимальный вариант – второй. Первый не прошел потому, что тогда пришлось бы сносить большое количество домов. А если бы избрали третий – дальний – вариант, то надо было бы тянуть многие радиальные магистрали до КАД на 5–6 километров. Сейчас же их достаточно легко соединить с кольцевой дорогой.

Есть тут задачи и для администрации Ленинградской области. Это продолжение перспективных транспортных направлений, идущих от города. В качестве примера приведу Приозерское шоссе. Чтобы связать его с КАД, надо построить 26 километров подъездных путей. Встанет это недешево. Зато тогда можно будет вывести на кольцевую дорогу весь автомобильный поток на Скандинавию и обратно.

Еще одна проблема – экологическая. Решить ее помогли международный семинар и парламентские слушания в Госдуме. Участники обоих мероприятий в основном одобрили экологическое планирование кольцевой дороги, отметили полноту инженерно-экологических изысканий и научных исследований, обоснованность основных выводов по охране окружающей среды. Высказан ряд рекомендаций, которые по возможности учтены. В связи с тем, что трасса проходит в непосредственной близости от жилой застройки, используются специальные программы по сохранению экологического баланса. Предусмотрены санитарно-защитная зона, непрерывная очистка ливневых стоков с использованием оригинальных гидроботанических площадок, шумозащитные экраны в зоне тяготения трассы к жилой застройке, окна-стеклопакеты в

домах, попадающих на границу санитарно-защитной зоны, большое количество зеленых насаждений и др. Все это обеспечит снижение вредных воздействий от транспортного обхода до требований санитарных норм.

Долгое время притчей во языцах являлась проблема расселения граждан, попавших в зону строительства. 1 марта 2001 года в дирекции была создана общественная приемная. В ее адрес поступило более 10000 устных и 1500 письменных обращений от жителей города и Ленинградской области, предпринимателей, депутатов законодательного собрания Санкт-Петербурга. Естественно, особую активность проявили жители Фрунзенского, Невского, Калининского районов. Их интересовали вопросы экологии, изъятия земель, компенсации за причиненный ущерб. Мы провели встречи в 21 муниципальном образовании и, естественно, наслушались всего. Сейчас конфликты в основном отрегулированы, хотя конечно, это была тяжелая работа. Помогло то, что необходимость кольцевой дороги понимали все. Частично проблема решена. Но к активному расселению людей мы приступаем в текущем году. На эти цели выделяется 1,5 млрд рублей.

Впервые в мировой и отечественной практике строится автомобильная дорога первой категории на слабых грунтах. Для повышения устойчивости земляного полотна дорожники широко используют новые технологии и современные материалы, в частности синтетический материал «Дорнит», геотехническую решетку с вертикальными стенками «Прудон-494». Для стабилизации несущей способности грунтов применяются инъекционные, струйно-пакерные, пескоцементные сваи. Для укрепления русел водотоков, откосов у искусственных сооружений, водоотводных лотков используются габионы.

Причем внимание строителей особо акцентируется на качестве работ. Например, на одном из участков у нас работает фирма «ВАД» («Высококачественные автомобильные дороги»). Она, по нашему мнению, является одной из лучших в России по укладке верхнего слоя дорожного покрытия. ЗАО «ВАД» широко использует новую технику, в числе которой широкозахватный укладчик асфальтобетонной смеси, дающий возможность вести покрытие без шва в средней части. Укладка ведется по струне и лазерным направляющим. Доставка асфальтобетонной смеси производится через два американских перегрузчика, за счет чего укладчик идет под постоянной нагрузкой, не колеблясь по вертикали. Таким образом, данная технология позволяет получить ровность поверхности асфальтобетона с чрезвычайно незначительным отклонением от светового луча, а это в свою очередь создаст весьма благоприятные условия для укладки покрытия в строгом соответствии с инженерным проектом.

Основная наша задача заключается в том, чтобы построить трассу, полностью соответствующую международным стандартам, предъявляемым к дорогам XXI века.



Есть на карте красная ниточка, соединяющая столицы двух братских государств – Москву и Минск. Ее официальное название – федеральная автомобильная магистраль М-1 «Беларусь». Обозначена она под номером один не случайно, ибо ее значение для государства во все времена было поистине неизмеримо. Она и сегодня является главным транспортным коридором отечественного и международного значения.

СМОЛЕНСКИЙ ТРАКТ

Эту дорогу не строили в привычном нам инженерном смысле. Она вырастала из стежек, просек и лесных троп. Постепенно дорога приобретала вид неширокого проселка, название которому было Смоленский тракт. В XVI веке Смоленский тракт становится одной из главных торговых дорог Великого Московского княжества. Места, по которым сегодня проходит трасса, стали свидетелями бессмертной славы русского оружия, ратных подвигов многих поколений русского народа.

Автомагистраль Москва – Минск стала первой большой дорожной стройкой молодого Советского государства: в марте 1934 года было принято решение о строительстве крупной автодороги Москва – Минск. Строительство было грандиозное, только для возведения земляного полотна надо было переместить около 20 млн куб. м грунта – столько же, сколько при строительстве Беломорско-Балтийского канала. Но полностью автомагистраль удалось построить только в 1947 году. В 60-е годы дорогу реконструировали, и она была включена в международную сеть дорог под номером Е-30.



Владимир ЛЕВДИКОВ
начальник ГУ
«Упрдор Москва-Минск»

ДОРОГА НОМЕР ОДИН

Если говорить о сегодняшней трассе М-1 «Беларусь», то нужно подразумевать, что речь идет о составной части будущей международной автомагистрали Париж – Варшава – Минск – Москва – Екатеринбург. И именно с учетом высокой значимости для нужд государства и международного значения дороги разработана и в настоящее время эффективно осуществляется программа ее модернизации.

Поворотным пунктом в истории возрождения автомагистрали стал 1998 год, когда в непростой экономической ситуации Росавтодором была принята программа модернизации автомагистрали и были изысканы необходимые средства. За эти годы капитально отремонтировано 54 моста и путепровода общей протяженностью около 2 тыс. пог. метров и 340 км автодороги. В крайне сложных, стесненных условиях ведется ремонт автомагистрали, дорога во многих местах

проходит через населенные пункты, имеет развитую сеть коммуникаций и инфраструктуры.

Работы на автомагистрали стали своеобразным плацдармом по внедрению новых технологий и новых дорожно-строительных материалов. Среди инноваций – устройство верхнего слоя покрытия из щебено-мастичного асфальтобетона с применением высокопрочного кубовидного щебня узких фракций. Габионные укрепления

из искусственных сооружений, применение геосинтетических материалов, устройство армированных и тремпелей

и пропретов, имеющих прослоек в конструкции дорожной одежды. Использование новейшей дорожной техники при производстве работ – АТС с автоматической системой управления, рокозахватных укладчиков со следящей системой, перегружателей асфальтобетонной смеси «Шаттл-Багги» и др.

Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дороги позволяет улучшить экологию, увеличить пропускную способность и среднюю скорость движения, а также обеспечить режим непрерывного движения и пропуск всех видов транспорта. Однако статистика дорожно-транспортных происшествий свидетельствует о тенденции их роста. Очаги аварийности смешаются на капитально отремонтированные участки.

ЧЕМ ЛУЧШЕ, ТЕМ ХУЖЕ?

Рост ДТП связан с нарушением правил дорожного движения участниками движения, в основном это – несоблюдение скоростного режима, игнорирование дорожных знаков "пешеходный переход", лобовые столкновения, наезды на стоящие транспортные средства. На дороге за 2002 год произошло 663 ДТП, погибло 300 человек, ранено 733 человека, из них 165 пешеходов, и 326 столкновений из-за превышения скорости, засыпания за рулем, управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Цифры удручающие, получается, что чем лучше дорога, тем печальнее последствия ДТП. В чем же здесь причина? А в том, что многие участники дорожного движения не обладают элементарной культурой вождения, надеются на авось, что и приводит к таким последствиям. Я думаю, что совместно с органами ГИБДД надо больше уделять внимания в средствах массовой информации вопросам безопасного поведения водителей на дорогах и тому, что именно бескультурье (если можно так сказать) водителей зачастую приводит к ДТП на дорогах.

Программа дорожных работ 2002 года выполнена полностью. В этом году мы продолжаем капитальный ремонт в рамках реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России". В 2003 году намечается ввести 16 км капитально отремонтированной дороги, 2 путепровода и 8 мостов. Одновременно заканчивается разработка ТЭО инвестиций по головному участку. Выезд из Москвы с 16-го по 64-й километр – самый грузонапряженный участок дороги. Интенсивность в час пик здесь достигает 100 тысяч автомобилей в сутки.



Однако практически ежегодные изменения действующего законодательства в части источников финансирования ресурсов не позволяют дорожникам воплотить все свои планы в возможно короткие сроки. Тем не менее в трудовых коллективах дорожных предприятий, работающих на федеральной автомобильной магистрали Москва – Минск, понимают, что автодорога такого значения – это визитная карточка государства. А значит, наша главная задача, как бы трудно ни было, добиваться того, чтобы она стала дорогой №1 не только по своему названию, но,

прежде всего, по своему состоянию и содержанию.

ВЫЕЗД ИЗ МОСКВЫ С 16-ГО ПО 64-Й КИЛОМЕТР – САМЫЙ ГРУЗОНАПРЯЖЕННЫЙ УЧАСТОК ДОРОГИ. ИНТЕНСИВНОСТЬ В ЧАС ПИК ЗДЕСЬ ДОСТИГАЕТ 100 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ В СУТКИ.





ЗАКАЗЫ СТОРОННИЕ НЕ ПОСТОРОННИ

Прошлый год один из основных игроков на рынке дорожного строительства в Татарстане ОАО «Трест «Камдорстрой» закончил с неплохими показателями. В частности, собственными силами освоил капвложения в текущих ценах на 930 млн рублей при оставшейся неизменной численности работающих, средняя зарплата на предприятии достигла 4,6 тыс. рублей. Точно по графику идет реструктуризация задолженности перед федеральным бюджетом, а по единому социальному налогу она уже полностью погашена. Нет проблем во взаимоотношениях с местным и республиканским бюджетами.

Коллектив предприятия с оптимизмом смотрит в будущее, несмотря на то, что после упразднения дорожного фонда объемы инвестиций в развитие дорожной сети республики резко сократились. Со своей стороны правительство Татарстана приняло ряд мер, чтобы ослабить негативные последствия от перехода на новый порядок финансирования отрасли.

К примеру, дирекция созданного Волго-Вятского управления Росавтодора расположена не в Нижнем Новгороде – столице федерального округа, а в Казани. Есть надежда, что при распределении федеральных денег республику не обойдут вниманием. И тем не менее всем подрядным организациям, которые в последние годы в Татарстане не были обделены заказами, пришлось умерить аппетиты. Камдорстрой – не исключение. Его производственная программа вообще могла бы оказаться почти вдвое меньше прошлогодней, если бы предприятие не сумело расширить географию своих объектов.

СТРОИТЕЛЬ: ПРОФЕССИЯ И ПРИЗВАНИЕ

– А помогло нам то, – говорит генеральный директор Камдорстроя **Евгений Анатольевич Шишканов**, – что совет директоров предприятий всегда ориентировал нас на поиск сторонних заказов. В 2002 году за пределами республики мы выполнили работ всего на 60 млн рублей. В нынешнем году выиграли три из четырех тендеров, в которых участвовали, в общей сложности на 230 млн рублей. Без такого «довеска» было бы крайне трудно сверстать удовлетворительный бизнес-план.

– И все равно трудно понять, как подобное могло случиться: Камдорстрой наращивал производственный потенциал, чтобы удовлетворить потребности республики в современной дорожной сети, и вдруг его услуги оказываются невостребованными? Ладно КамАЗ или предприятия ВПК сегодня ломают головы над тем, как быть с избыточными мощностями, но вы-то, казалось бы, находитесь в иной ситуации...

– Да, еще минувшей осенью невозможно было спрогнозировать падение спроса на наш товар. Однако в принципе ничего странного не произошло: надо идти в регионы, где есть деньги, где реализуются федеральные проекты. Дорожные строители – народ честный, не зря их порой называют цыганами. И подчеркивают в шутку, что строитель – это не профессия, а национальность.

Правда, стоит заметить, что и дальше Татарстана нас особо не ждут. Спад объема производства наметился в отрасли в целом по стране. Вот выиграли мы тендер на строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта Новосибирска. Встречаюсь я по просьбе заместителя губернатора области, и он прямо признается: «Строители, видно, были хорошие, раз победили на торгах, но большая радость от вашего приезда мы не испытываем. У нас есть свой крупный дорожно-строительный комплекс».

Хорошо то, что рынок становится все более лизированным. По крайней мере у нас в Татарстане распределения инвестиций как такого уже нет. Заказ можно получить, только участвуя в торгах. Поэтому скориться с легкостью нам нет причин. В случае необходимости следует обижаться лишь на самих себя.



ТЕХНОЛОГИЯ, КАЧЕСТВО, ЦЕНА

– А за счет чего удается обходить конкурентов с местной, так сказать, пропиской?

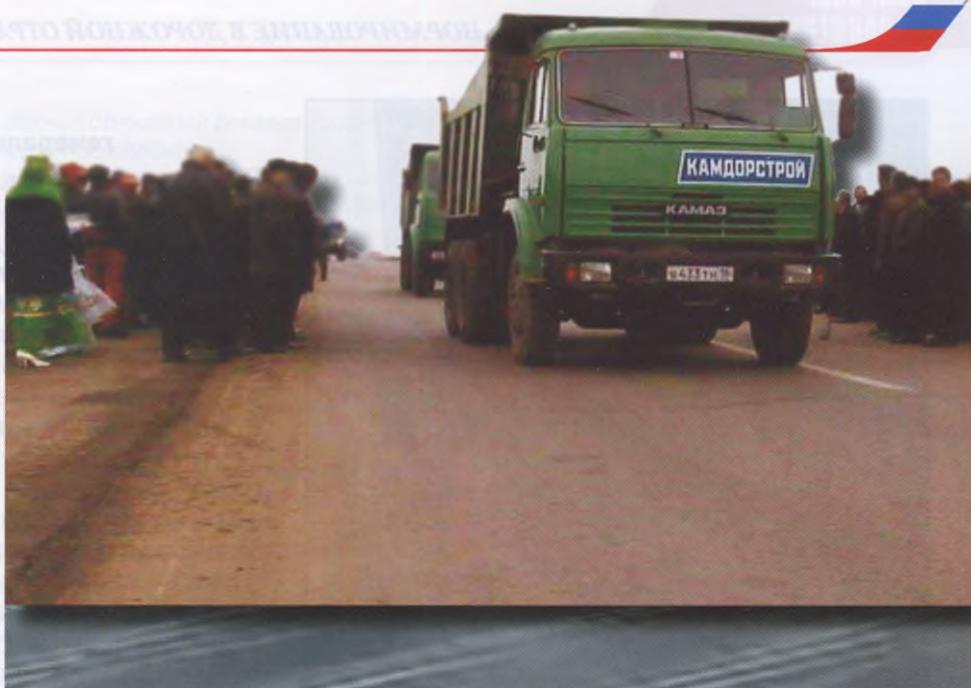
– Слагаемые конкурентоспособности известны: использование современных технологий, высокое качество работ, относительно низкие цены. Именно относительно. Как показывает практика, строить дешево – означает строить плохо. Подрядчики, игнорирующие это правило, рисуют попасть в "черный список" Росдорконтроля.

Для нас подспорьем является опыт работы с английской фирмой при реконструкции Казанского аэропорта. Это, безусловно, была школа профессионализма. Хотя бесконечные, как тогда казалось, придирики иностранных кураторов сильно досаждали. Зато сейчас мы им благодарны.

Допустим, на военном аэродроме "Кубинка" в Подмосковье после Камдорстроя в прошлом году работали москвичи, с которыми вообще сложно соревноваться по уровню технологий. Тем не менее нас вновь пригласили, доверив решение сложной задачи: за один сезон перекрыть всю взлетно-посадочную полосу. Конечно, мы не единственные подрядчики у военных летчиков, но главные – укладываем бетон.

– Евгений Анатольевич, а как быть с семью производственными базами Камдорстроя на территории республики? Они же по причине неполного использования потянут экономику предприятия вниз. Выставите часть их на продажу?

– Об этом и речи не может быть. Не для того мы их создавали. Однако без рационального использования производственных мощностей не обойтись. Что я имею в виду? Раньше мы, включив весной в вахтовых поселках электричество, газ, держали их "под паром" с полным штатом obsługi весь сезон. Сейчас будет иначе. Пришли, в максимально сжатые сроки выполнили имеющийся объем подрядных работ и снова законсервировали базу, даже если до осени еще далеко.



ЖИТЬ ПО СРЕДСТВАМ

– Чтобы жить по средствам, вероятно, не обойтись без сокращений численности персонала?

– Ее оптимизация будет осуществляться за счет сезонных рабочих вспомогательных специальностей. Увольнять механизаторов экономически нецелесообразно. Их повторный набор, обучение, аттестация – слишком дорогое удовольствие.

Продолжается структурная перестройка акционерного общества. При строительстве дорог приходится не только асфальт укладывать. У нас появилось специализированное предприятие по земляным работам. Этот профиль деятельности немножко неблагодарный, но выгодный.

– Чем еще, кроме комплексного подхода к строительству дорог, привлекаете потенциальных заказчиков?

– Еще в прошлом году начали внедрять технологию устройства поверхности обработки асфальтобетона, который защищает дорожное полотно от эрозии, повышает коэффициент сцепления с ним автомобильных шин, в том числе при гололеде. При своевременном ее применении (до об-

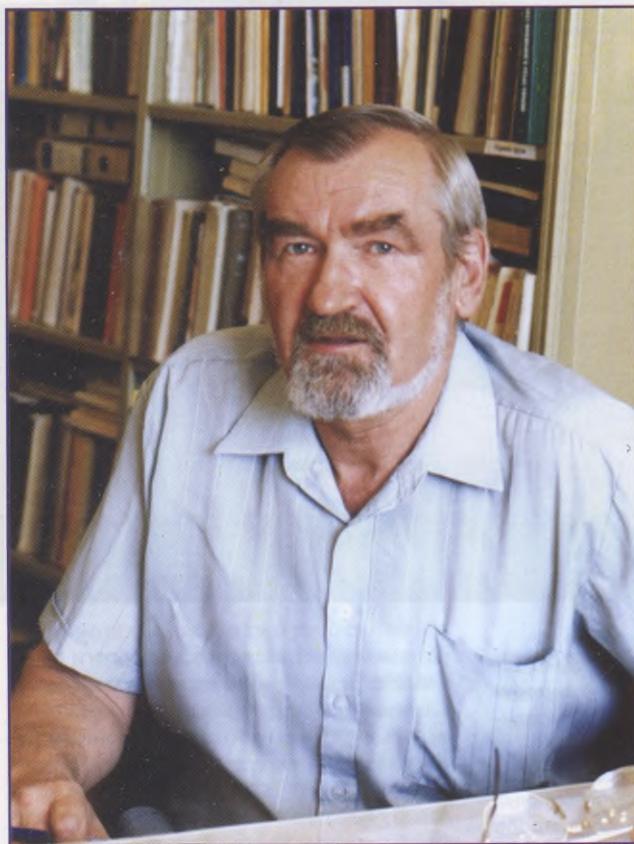
разования ямочности) ресурс дороги продлевается минимум на четыре года, то есть в целом в полтора раза. Но эта технология используется не только с ремонтными целями. При строительстве и реконструкции автомагистралей первой технической категории, на спусках и подъемах определенной крутизны такой слой теперь должен укладываться в обязательном порядке. Его толщина всего два сантиметра, и даже неспециалисту понятно, насколько тщательно при этом должна соблюдаться технологическая дисциплина. Сейчас мы как раз заняты тем, что устраним обнаруженные в прошлом году недочеты.

– Зачем? Дальнейшая модернизация трассы Москва – Казань – Уфа, в которой участвует Камдорстрой, по сути, заморожена.

– Долго находиться на голодном финансовом пайке отрасль не может. Иначе дорожная сеть придет в такое состояние, что потребуются огромные затраты на ее восстановление. С этим страна уже сталкивалась в девяностые годы, и, надеемся, повторения не будет.

Казань





Анатолий МОРОЗ
генеральный директор ГП "ЦЕНТРОРГТРУ"

В системе дорожного хозяйства на строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог, а также на работах, выполняемых в подсобно-вспомогательных производствах (АБЗ, ЦБЗ, ремонтных мастерских и т.п.), применяются единые, ведомственные и типовые нормы времени на строительные, монтажные и ремонтно-строительные работы. До 1991 года системой технически обоснованных норм было охвачено свыше 4/5 всех выполняемых в дорожном хозяйстве работ.

Это было достигнуто благодаря тому, что в системе Минавтодора РСФСР практически в каждой области, крае, республике действовала сеть нормативно-исследовательских станций (НИС), которые базировались при областных, краевых, республиканских управлениях автомобильных дорог. В 90-х годах с установлением новых экономических отношений нормирование труда не стало носить общегосударственного характера, в связи с чем сеть НИС в дорожном хозяйстве перестала существовать.

ДЕЛУ - ВРЕМЯ, НОРМЕ - ЧА

КОМУ И ЗАЧЕМ ЭТО НАДО?

Основными задачами НИС являлись: разработка технически обоснованных норм на строительные, монтажные и ремонтно-строительные работы и на работы, выполняемые в подсобных производствах; разработка мероприятий по улучшению использования строительных машин и устранению потери рабочего времени; оказание технической помощи по внедрению научной организации труда, улучшению нормирования и организации заработной платы дорожным организациям в целях обеспечения дальнейшего роста производительности труда и снижения себестоимости выполняемых работ.

Работа нормативно-технических станций проводилась по утвержденным тематическим планам под непосредственным техническим и методическим руководством Центральной нормативно-исследовательской станции (ЦНИС Минавтодора РСФСР), которая в свою очередь работала по планам и заданиям Минавтодора РСФСР.

За период существования сети НИС на базе предоставляемых ими в ЦНИС Минавтодора РСФСР материалов была проделана огромная работа по созданию нормативной базы на производственные процессы по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и сооружений на них. В частности, был введен сборник ЕНиР выпуск 2 "Автомобильные дороги и искусственные сооружения", утвержденный Госстроем СССР, Госкомтруда СССР и ВЦСПС для обязательного применения во всех организациях СССР. Введен в действие сборник ведомственных норм (ВНиР) В 20 "Устройство и ремонт деревянных мостов", утвержденный Минавтодором РСФСР, для обязательного применения в дорожных организациях в системе Минавтодора РСФСР. Подготовлено и выпущено большое количество сборников и выпусков Типовых норм (ТНиР) на работы, наиболее часто встречающиеся при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог и сооружений на них, а также на работы по приготовлению дорожно-строительных материалов, не охваченные действующими ЕНиР и ВНиР.

Однако в 90-х годах с установлением новых экономических отношений нормирование труда не стало носить общегосударственного характера, в связи с чем сеть НИС в дорожном хозяйстве перестала существовать.

К ИСТОРИИ ВОПРОСА

Справка. В 1977 г. в связи с передачей ЦНИС дополнительных производственных функций приказом Минавтодора РСФСР № 170 от 07.09.77 г. она была переименована в республиканский Центр по научной организации труда и управления производством (ЦНОТ).

Начиная с 1986 года на основании письма Госкомтруда СССР от 16.12.85 № 70/11-2551 на ЦНОТ возложены функции головной организации в стране по нормированию и НОТ в отрасли "Дорожное хозяйство". В этой связи ЦНОТ осуществлял свою деятельность под научно-методическим руководством Всесоюзного научно-методического центра по организации труда и управления производством.

Госкомтруда СССР (ВНМЦентра), используя методические и нормативные материалы Научно-исследовательского института Госкомтруда СССР (НИИтруда), Центрального бюро нормативов по труду при ВНМЦентре, Всесоюзного научно-исследовательского и проектного института в строительстве Госстроя СССР.

Во исполнение постановления Совета Министров РСФСР от 31.08.87 г. № 359 и на основании приказа Минавтодора от 07.06.88 г. № 4 на ЦНОТ наряду с действующими были возложены новые функции, такие, как "экспериментальное внедрение разрабатываемых методических и нормативных материалов; координация деятельности подразделений организаций и предприятий, ведающих вопросами организации труда, и оказание им научно-методической помощи; разработка программ по подготовке специалистов со средним специальным образованием в автомобильно-дорожных техникумах, рабочих кадров массовых профессий в дорожных учебных комбинатах и учебных пунктах отрасли. В соответствии с новыми задачами Республиканский центр по научной организации труда и управления производством (ЦНОТ) был переиме-

ночных отношений доказывать свою конкурентоспособность.

За последние 12–13 лет сложилась ситуация, когда работа по разработке новых и пересмотру действующих сборников норм времени и расценок на строительные, ремонтно-строительные работы и работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений (ЕНиР, ВНиР, ТНиР) по разным причинам не проводилась. Многие сборники норм морально устарели и требуют пересмотра или отмены, срок действия отдельных сборников закончился и применение их в производстве юридически неправомочно. Кроме того, в настоящее время в дорожном хозяйстве нашла широкое применение новая техника как отечественного, так и зарубежного производства, применяются новые технологии производства, на которые технически обоснованные нормы затрат труда отсутствуют.

В этой связи возникает необходимость возрождения службы нормирования труда в дорожном хозяйстве, установления системного подхода к данной проблеме, а также проведения практической работы по дальнейшему совер-

шению разработки технически обоснованных норм затрат труда. Методический материал для обучения имеется – "Методические рекомендации по проектированию и проверке технически обоснованных норм времени расчетно-исследовательским методом в дорожном хозяйстве" и "Методические рекомендации по проектированию технически обоснованных норм времени расчетно-аналитическим методом в дорожном хозяйстве".

3. В централизованном порядке устанавливать задания ДЭП (ДРСУ) на разработку норм затрат труда на виды работ с применением новой техники или технологии, не охваченные действующими ЕНиР, ВНиР, ТНиР (исходя из наличия та-ковой техники или технологии в каждом конкретном ДЭП) с последующим представлением материалов наблюдений и проектов параграфов норм, оформленных в установленном порядке, в специализированную организацию, ответственную за сбор и дальнейшую обработку по-

За последние 12–13 лет сложилась ситуация, когда работа по разработке новых и пересмотру действующих сборников норм времени и расценок на строительные, ремонтно-строительные работы и работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений не проводилась. Многие сборники норм морально устарели и требуют пересмотра или отмены, срок действия отдельных сборников закончился и применение их в производстве юридически неправомочно.

БУДЕТ ЛИ ВОЗРОЖДЕНА СЛУЖБА НОРМИРОВАНИЯ ТРУДА В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ?

нован в Республиканский центр организации труда и экономических методов управления (ЦЕНТРОРГТРУД).

Начиная с 1991 года, после упразднения Минавтодора РСФСР, и по настоящее время государственное предприятие "ЦЕНТРОРГТРУД" является структурной единицей Министерства транспорта России и осуществляет свою деятельность на договорных началах по вопросам нормирования, организации и оплаты труда, улучшения условий и охраны труда в дорожном хозяйстве по заказам Росавтодора, а также федеральных и территориальных органов управления и хозяйствования.

БЕЗ НАС НЕ ОБОЙТИСЬ

Тем не менее роль нормирования труда на производстве должна оставаться главенствующей, поскольку оно способствует росту производительности труда, совершенствованию приемов и методов производства и на этой основе побуждает каждое предприятие в условиях ры-

шенствованию имеющейся базы технически обоснованных производственных норм затрат труда (может быть, и не в той форме, какая существовала ранее, но учитывающей массовость и всеохватность), для чего необходимо осуществлять на постоянной основе задачи (под руководством и при непосредственном участии Росавтодора) по следующим направлениям:

1. Предусматривать в штатных расписаниях ДЭП (ДРСУ) должность инженера-нормировщика, вменив в его должностные обязанности работы по разработке норм затрат труда на производственные процессы с применением новой отечественной и зарубежной техники и новых технологий, а также проверку действующих норм времени на предмет определения уровня их выполнения.

2. Организовать на базе Владимирского учебного центра (или какой-то другой базе) обучение инженеров-нормировщиков по вопросам порядка и

лученных материалов.

4. Росавтодору на конкурсной основе определить специализированную организацию, которая будет заниматься сбором, анализом, обработкой и обобщением полученных материалов наблюдений с последующей подготовкой и выпуском сборников отраслевых типовых норм времени.

При таком подходе к данной проблеме будет достигаться охват всех регионов с учетом их природных и климатических условий производства работ, массовость разрабатываемых норм, качество их подготовки, а также существенная экономия финансовых средств при проведении этих работ, что не может быть достигнуто при выполнении работ по разработке норм силами одной или двух специализированных организаций.

Виталий БОРОВИК,
доктор технических наук,
профессор,
Дмитрий СКОРОБОГАТЧЕНКО,
инженер
(Волгоград)

ЛУКАВЫЙ

**В настоящее время ведутся исследования по дальнейшему совершенствованию
"Временного руководства по оценке уровня содержания
автомобильных дорог"**

1.

Определяя порядок и способы оценки автомобильных дорог, Руководство не предлагает какого-либо метода числовой оценки эксплуатационного уровня содержания. На наш взгляд, характеристика содержания автодороги будет адекватной фактическому ее состоянию лишь при использовании балльной системы оценки. Алгоритм такой оценки качества содержания подробно приведен в ВН 10-87 "Инструкция по оценке качества содержания (состояния) автомобильных дорог".

Сравним основные положения, касающиеся оценки уровня содержания, данных Ведомственных норм с методикой, изложенной в Руководстве, и положениями, регламентируемыми ГОСТ Р 50597-93 "Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности движения".

ВН 10-87 регламентируют методику многоступенчатого контроля, кото-

рая позволяет объективно и при сравнительно небольших затратах времени оценить качество содержания автомобильной дороги. Ведомственные нормы устанавливают порядок оценки качества работ по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог и позволяют по результатам состояния обследованной дороги (участка) делать заключение о качестве работ отдельных подразделений, занятых на ремонте и содержании. Наиболее важным, на наш взгляд, является использование ВН 10-87 в качестве единого критерия оценки параметров, характеризующих качество элементов дорог, показателя дефектности, определяемого по пятибалльной шкале.

Слабой стороной ВН 10-87 является отсутствие системы интерпретации получаемых значений. Кроме этого, в документе не указан нижний, не допустимый по условиям обеспечения безопасности порог уровня содержания. В отличие от Ведомственных норм Руководство четко устанавливает нижний

порог содержания, ориентируясь на этом на требования ГОСТ Р 50597-93. Этот предельно допустимый по условиям безопасности уровень содержания назван в Руководстве "допустимый уровень содержания" и дополнен двумя уровнями — высоким и низким. Как считают разработчики, позволяет обеспечить дифференцированный подход к оценке качества содержания дорог в зависимости от значений. При этом авторами предпринята значительная работа при создании дифференцированной сетки требований в зависимости от категории движени

и времени года.

Сравним три указанных нормативных документа по критерию и схеме оценки, а также исходя из целей и достижение которых они ориентированы (табл. 1).

Очевидным преимуществом ВН 10-87 является алгоритм определения комплексного показателя качества автодороги по пятибалльной системе оценки. За определенный балл

Таблица 1

Сравниваемый параметр	ВН 10-87	Руководство	ГОСТ Р 50597-93
Цель нормативного документа	Определяет порядок оценки качества содержания сети дорог (дороги, участка)	Определяет основные положения по оценке уровня содержания автодорог	Определяет предельно допустимые значения эксплуатационного состояния автомобильной дороги по условиям безопасности движения
Предлагаемая система оценки	Пятибалльная система на основе оценки дефектов основных конструктивных элементов дороги по предложенной классификации без соотнесения к категории дороги и периоду года	Трехуровневая система оценки по предложенной расширенной таблице показателей состояния конструктивных элементов автодороги, учитывающая категорию дороги и период года	Представлена характеристика конструктивных элементов автодороги при допустимом уровне содержания
Критерий оценки содержания (состояния)	Комплексный показатель качества автодороги, выраженный в баллах по пятибалльной системе оценки	Сопоставление фактических дефектов автомобильной дороги с трехуровневой таблицей состояния ее конструктивных элементов и определение соответствия (несоответствия) автодороги условиям договора	Сопоставление фактических дефектов автомобильной дороги с характеристикой элементов, соответствующих предельно допустимому состоянию автомобильной дороги по условиям безопасности движения
Система интерпретации критерия	Нет	Представлена характеристикой элементов автодороги при трех уровнях содержания	Представлена характеристикой элементов автодороги при допустимом уровне содержания

ПОКАЗАТЕЛЬ

Хотелось бы обратить внимание на некоторые существенные детали, касающиеся показателя, применяемого при оценке уровня содержания автомобильной дороги.

этого комплексного показателя стоит конкретное состояние автомобильной дороги как по условиям обеспечения безопасности движения, так и исходя из экономической оценки сооружения.

2.

В связи с этим возникает вопрос: почему в Руководстве не использована система установления заданий по качеству эксплуатационного состояния автомобильной дороги, изложенная в ВН 10-87? Порядок определения итогового показателя качества, изложенный в нем, удачно вписывается в систему оценки уровня содержания, который рассматривается в Руководстве. В связи с этим полагаем, что было бы логичным объединить методику оценки дефектов и общий расчет оценки качества содержания, предложенный в ВН 10-87, с оценкой уровня содержания, приводимой в Руководстве. В результате этого для каждого уровня содержания, предложенного в Руководстве, появляется возможность получить числовые оценки качества содержания. Таким образом, каждому уровню содержания в предлагаемой в Руководстве градации будет ставиться определенная балльная оценка.

Заметим, что основная сложность интеграции алгоритма ВН 10-87 в Руководство заключается в интерпретации значений комплексного показате-

ля. Каким диапазоном баллов будет характеризоваться высокий уровень содержания, средний, допустимый? Как толковать значения, получаемые в пределах заданного диапазона? Мы полагаем, что для решения этой задачи потребуется анализ значительного объема эмпирического материала.

Очень важно иметь оценку содержания автодороги, не просто характеризующую содержание как допустимое или высокое, а численно выраженную степень соответствия инженерного сооружения нормативным требованиям. С целью наглядной иллюстрации ограниченности характеристики уровня содержания дорог тремя вербальными оценками был проведен анализ ряда дорог Волгоградской области, используя методику ВН 10-87 и согласно Руководству (см. табл. 2).

Очевидно, что практически все дороги при оценке уровня содержания по алгоритму, представленному в ВН 10-87, имеют несколько отличные значения. При этом отличие может достигать 0,5–0,6 при пятибалльной системе оценки.

Оценивая содержание по методике, предложенной в Руководстве, видим, что все эти дороги подпадают под допустимый уровень содержания. Таким образом, две дороги, содержание по которым оценивается как допустимое, фактически будут иметь суще-

ственno отличные технико-эксплуатационные характеристики в рамках данного уровня.

Использование для нужд оценки уровня содержания критерия, выраженного в баллах, позволит более точно судить о транспортно-эксплуатационном состоянии дороги и обеспечивать уровень безопасности.

Итак, выводы.

Первый – необходимо интегрировать методику оценки уровня содержания и комплексный критерий качества автомобильных дорог, представленный ВН 10-87, в систему оценки состояния, регламентируемую Временным руководством.

Второй – целесообразно установить нижнее пороговое значение балльного показателя уровня содержания исходя из требований обеспечения условий безопасности согласно ГОСТ Р 50597-93.

Третий – следует разработать систему интерпретации получаемых балльных оценок внутри каждого уровня содержания, устанавливаемого Руководством. Каждое значение комплексного показателя качества, рассчитанное по методике ВН 10-87, в Руководстве должно характеризовать конкретное технико-эксплуатационное состояние автомобильной дороги.

Таблица 2

ОЦЕНКА СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПО ПЯТИБАЛЛЬНОЙ ШКАЛЕ ВН 10-87 И ПО ТРЕХУРОВНЕВОЙ СИСТЕМЕ ВРЕМЕННОГО РУКОВОДСТВА

Наименование дороги	Характеристика дороги		Оценка	
	Категория	Протяженность	По ВН 10-87	По Временному руководству
Плотников II–Секачи–Елань	III	71	3,0	Допустимый, местами средний
Новоанинский–Кивидзе–Елань–Рудня–Жирновск	III	48	2,7	Допустимый
Новоанинская–Алексеевская–Усть–Бузулукская	III	61	3,2	Допустимый, местами средний
Михайловка–Серафимович–Суровикино	III	32	2,9	Допустимый
Западный обход Волгограда	III	32	2,6	Допустимый
Подъезд к Элисте от автодороги «Каспий»	II	49	3,9	Средний

РОЖДЕНИЕ ТРАДИЦИИ

В Росавтодоре состоялась необычная презентация выставки дорожно-транспортного комплекса Татарстана.

К выставкам в холле Росавтодора, на Бочкова, 4, дорожники попривыкли. Но на этот раз ГУ «Главтатдортранс» привез в Москву не только планшеты с видами дорог и диаграммами хода ремонта и строительства магистралей. Девушки в национальных костюмах угостили всех посетителей душистым чаем и разными сладостями. Ясно, что при этом недостатка в желающих взглянуть на диаграммы Главтатдортранса, а заодно подкрепиться не было.

— Дорожники Татарстана — гостеприимный народ, — сказал заместитель директора Главтатдортранса **Ансар ГАЛЯМОВ**. — Хотелось, чтобы и здесь, в Москве, в штабе отрасли, на нашей выставке коллеги-дорожники это почувствовали.

МИСС ДОРОЖНИЦА

У дороги — женское лицо! Среди дорожниц в ДРСУ, управлениях, проектных и научных организациях трудятся красивые женщины, которых Природа особо отметила своим вниманием.

Как сообщали, мы начинаем конкурс «Мисс дорожница». Вот первая ласточка — фото **Татьяны ЛЕПЕХИНОЙ**, бухгалтера ФГУ ДЭП № 371 из Абакана.



“ДОРКОМЭКСПО-2003”

С 27 по 30 мая в Москве, на Васильевском спуске и в Гостином дворе, проходила традиционная V Международная выставка дорожного и коммунального хозяйства.

Открывали выставку мэр Москвы **Юрий Михайлович ЛУЖКОВ**, заместитель министра транспорта России **Олег Вячеславович СКВОРЦОВ** и начальник управления жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Москвы **Николай Викторович ПАВЛОВ**.

В рамках научно-деловой программы выставки состоялось несколько мероприятий, в том числе «круглый стол» на тему «Система информационного обеспечения участников дорожного движения».

«Круглый стол» был организован известной московской корпорацией «СтройИнвестПроект-М». Его вели председатель совета директоров корпорации **Игорь Борисович ИВАНЦОВ**, начальник отдела ГУ ГИБДД России **Сергей Агеевич СОБОЛЕВ** и генеральный директор корпорации **Андрей Анатольевич МОРОЗОВ**. По общему мнению, разговор за «круглым столом» был интересным, а главное — полезным. Во-первых, потому, что корпорация «СтройИнвестПроект-М» вынесла на обсуждение актуальнейшие темы комплексной системы организации информационного обеспечения, маршрутного ориентирования и борьбы с детским матизмом на дорогах. А во-вторых, в разговоре участвовали практически все заинтересованные стороны: работники ГИБДД, дорожники, журналисты, представители рекламного бизнеса, гости из российских регионов и Белоруссии..

Единственное, о чем можно сожалеть, это то, что и в этот раз за «круглым столом» было специалистов Росавтодора, ведущих научных и учебных центров столицы. Хотя это о повышении безопасности движения на российских дорогах должна быть общей.

Рассказ о выставке и «круглом столе» читайте в ближайших номерах журнала.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

26 мая исполнилось 10 лет Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР».

Все эти годы Ассоциация «РАДОР» проводила целенаправленную работу по защите интересов органов управления автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации и дорожной отрасли в целом, чем и заслужила высокий авторитет и широкую известность у российских дорожников, в органах государственной власти, а также у зарубежных коллег и в международных дорожных организациях.

Редакция журнала «Автомобильные дороги» поздравляет с юбилеем президента РАДОРа Владимира АНИКИНА, генерального директора Александра АФАНСЬЕВА, всех сотрудников и членов ассоциации территориальных органов управления.

(Подробно о деятельности РАДОРа читайте в ближайших номерах журнала).

Олег Скворцов, Юрий Лужков, Николай Павлов



Сергей Соболев (справа) и Игорь Иванцов



ЗНАЙ НАШИХ!

С большим успехом прошла в автодоре выставка, рассказывающая о дорогах Чукотки.

Многие дорожники и гости даже подозревали, что в самом глухом



России идет масштабное строительство дорог, сдаются новые мосты.

Стенды были подготовлены в изтельстве «Дороги», которое готово оказать подобную услугу всем дорожникам.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Издательство «Дороги» приглашает на работу в редакции журнала «Автомобильные дороги» и газеты «Транспорт России» рекламных менеджеров (желательно на домашнем телефоне).

Обращаться по тел.: 951-30-18, 951-2

УПРДОР "ВОЛГА"



УВАЖАЕМЫЕ РАБОЧИЕ, СЛУЖАЩИЕ, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТНИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ «УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ НИЖНИЙ НОВГОРОД – УФА»!

Кабинет министров Чувашской Республики сердечно поздравляет вас со знаменательной датой – 60-летием образования вашего учреждения. Дорога – это жизнь. От состояния дорог зависит не только нормальная работа транспорта, но и работа всех социальных и производственных сфер республики, настроение людей.

Наличие добрых современных автомобильных дорог помогает республике достойно решать многие социально-экономические вопросы дальнейшего развития Чувашии, укреплять деловые и культурные связи с другими регионами. Вот уже много лет вы обеспечиваете полноценную жизнь и хорошее настроение не одному поколению людей.

Точной отсчета в трудовой биографии управления является суровый военный 1943 год. С тех пор из бывшего Управления автодороги Горький – Казань оно выросло до учреждения, обслуживающего федеральные дороги общей протяженностью более 1000 км, проходящие по Нижегородской, Ульяновской, Самарской областям, по Чувашской Республике, Республикам Татарстан и Мордовия.

Сегодня в коллективе трудится более 1100 высокопрофессиональных специалистов. Всю свою энергию вы отдаете развитию транспортно-дорожного комплекса, применяя прогрессивные технологии, современные методы работы, машины и материалы, позволяющие улучшить транспортно-эксплуатационное состояние обслуживаемых автомагистралей.

Ваш высокий профессионализм, ответственность и настойчивость вселяют уверенность, что коллектив Упрдора «Волга» успешно решит все задачи по дальнейшему развитию и содержанию сети федеральных автодорог.

Желаю всем работникам Упрдора «Волга» дальнейших успехов в созидающем труде на благо развития федеральных дорог, каждому доброго здоровья, счастья и благополучия.

Наталья ПАРТАСОВА,
председатель
кабинета министров Чувашской Республики



СКВОЗЬ ГОДЫ И РАССТОЯНИЯ



Несколько столетий, со времен приединения Казанского ханства к Русскому государству, существовал грунтовый тракт, связывающий Казань с Нижним Новгородом и Москвой. Во второй половине XVIII века он был относительно благоустроен. На дороге через каждые 25–30 км стояли почтовые станции для ямщиков и «этапные пункты» – остроги, где останавливались на ночлег партии ссыльных и каторжан, следующих для отбывания наказания в Сибирь. Содержали дорогу жители прилегающих поселков. Главной их задачей было строительство и ремонт мостов через малые реки.

Шло время. Менялись времена и правительства. Менялись подходы к ремонту и строительству дороги. Земства и дорожную повинность сменили доротделы райисполкомов. Дорожные мастера и ремонтеры организовывали трудовое участие населения в строительстве, ремонте и содержании дороги. Оно определялось в зависимости от количества трудоспособных в семье или колхозе, от количества лошадей, тракторов, автомобилей и обычно составляло шесть рабочих дней.

В тридцатые годы на дорогах появились прицепные грейдеры для тракторов, но широко использовались и конные утюги, успешно выравнивающие дорожное полотно после дождя. В предвоенное время стало появляться первое твердое покрытие. Так, дорога Чебоксары – Канаш была выложена бульжником, с шириной проезжей части до 5,5 метра. В Нижегородской области твердое покрытие существовало только в пределах некоторых населенных пунктов.

Война усилила необходимость надежного автодорожного сообщения и вместе с решением о приведении в проезжее состояние грунтовой дороги Горький – Казань приказом НКВД СССР № 0114 от 01.04.43 г. было создано управление дороги. Постановление Совета народных комиссаров СССР определило объем и характер работ по строительству со сдачей дороги в постоянную эксплуатацию к 1 декабря 1943 года. Учитывая военную обстановку и жесткие сроки ввода, строительство велось параллельно с проектированием. Выполняли его мобилизованное для этого местное население со своей тяговой силой и за-

ключенные, дислоцированные в лагерях всей дороге.

Строили в основном из местных каменных материалов с весьма ограниченными средствами и значительными отступлениями от технических нормативов. Земля полотно имела ширину 10–12 метров, в основном проходило в нулевых откосах. Все мосты и трубы были деревянные. Но следует отметить строительство уникального моста через реку Суру у города Ядрин. Этот самый длинный в ту пору мост в Европе – 565,5 метра – был построен из вырубленного неподалеку леса в беспрецедентно короткий срок – всего за 2 года.

Через несколько лет после завершения войны началось быстрое развитие народного хозяйства. На дорогах появилось большое количество автомобильного транспорта, и они стали быстро разрушаться, особенно во время весенней распутицы. Ревячные искусственные сооружения отслужили свой срок. Поэтому на основании задания Гушосдора МВД СССР № 19 августа 1949 г. Союздорпроект составил технический проект капитального ремонта дороги по новым техническим усло-



ИСТОРИЯ В ДАТАХ

1943–1954 гг. – Управление дороги Горький – Казань Гушоцдора НКВД СССР.

1955–1957 гг. – управление вошло в состав дороги Москва – Казань Минавтодора РСФСР.

1957–1962 гг. – Строительно-эксплуатационное управление дороги Горький – Казань Минавтодора РСФСР.

1962–1969 гг. – Средневолжское управление ремонта и строительства автодорог.

1969–1972 гг. – Волжское управление автодорог.

1972–1979 гг. – Волжское управление ремонта и строительства автодорог Минавтодора РСФСР.

1979–1995 гг. – Волжская автомобильная дорога республиканского объединения «Росавтомагистраль» Федерального дорожного департамента Минтранса РСФСР.

1995–2000 гг. – Федеральная дирекция Волжской автомобильной дороги Федерального дорожного департамента Минтранса РСФСР.

2000 г. – Государственное учреждение «Управление автомобильной магистрали Нижний Новгород – Уфа Министерства транспорта Российской Федерации» (Упдор «Волга»).

НАЧАЛЬНИКИ АВТОДОРОГИ

1943–1946 гг. –
Леонид Григорьевич ЛАЗУТИН

1947–1948 гг. –
Николай Иванович ЧЕРНОВ

1948–1955 гг. –
Василий Фадеевич ТАРАСОВ

1957–1975 гг. –
Федор Максимович ВАГАНОВ

1975–1991 гг. –
Василий Максимович БАРЫБИН

1991–2000 гг. –
Михаил Петрович СУОРОВ

2000 г. по настоящее время –
Николай Алексеевич КОЧКОВ

ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ АВТОДОРОГИ

1943–1945 гг. –
Сергей Николаевич САЗОНОВ

1945–1953 гг. –
Казимир Зиновьевич РОВИЦКИЙ

1953–1955 гг. –
Петр Яковлевич МАКСИМОВ

1957–1960 гг. –
Николай Андреевич ТКАЧЕВ

1960–1979 гг. –
Сергей Григорьевич ПАВШУКОВ

1979–1998 гг. –
Анатолий Александрович ЕВРЕЕНОВ

1998–2000 гг. –
Николай Ильич ЧЕРНИКОВ

2000 г. по настоящее время –
Николай Константинович КОНСТАНТИНОВ

проектирования и строительным нормам. Так в начале пятидесятых годов началась полная реконструкция автодороги Горький – Казань, которая завершилась в 1962 году. К этому времени дорога имела на всем протяжении двухслойное асфальтобетонное покрытие. Все деревянные мосты были перестроены на постоянные. По всей дороге строилось жилье, производственные базы (РММ, АБЗ, конторы, гаражи).

Главной задачей шестидесятых годов стало строительство по нормам второй технической категории автодорог Цивильск–Ульяновск–Сызрань и Чебоксары–Цивильск – Канаш. Затем наступила очередь капитального ремонта всех дорог с уширением земляного полотна, укреплением обочин щебнем, строительством третьих полос движения на подъемах. Особое внимание было уделено устройству пересечений и примыканий. Съезды обустраивались переходно-скоростными полосами, возводились автопавильоны.

В семидесятые годы особое внимание стали уделять тем, кто многие годы проработал в коллективе. В 1976 году было учреждено почетное звание «Ветеран Волжской автомобильной дороги» с вручением значка и ленты. Его получали женщины после 15 лет работы и мужчины после 20 лет работы. Всего такого звания удостоены 899 человек.

Во многих коллективах сложились династии дорожников. Это Царегородцевы, Андреевы (ДЭП № 141), Семенычевы (ДЭП № 142), Малышевы, Михайловы (ДЭП № 145), Гейко, Карама (ДЭП № 147), Васильевы, Марюткины (ДЭП № 148), Мартыновы, Сорокины (ДЭП № 139), Халяпины, Горшенины (ДЭП № 140), Митяшкины, Кочковы, Суровы (Упдор «Волга»).

С началом 80-х годов все больше стали сказываться просчеты в оценке перспектив развития автомобильного транспорта. Многократно выросли нагрузки на мосты и покрытие. Некоторые сооружения стали приходить в аварийное состояние. В связи с этим в первую очередь были приняты меры по усилению и перестройке мостов. Эта работа продолжается до сего времени привлеченными подрядными мостостроительными организациями.

Но в целом к современному этапу с новым бурным ростом автомобилизации, с увеличением интенсивности движения и нагрузки дороги оказались практически не готовы. Требуется новая реконструкция, которая сдерживается пока отсутствием достаточного количества денег в федеральном бюджете.

Первый начальник автодороги
Леонид Лазутин, начальник
мостового отдела Николай Литвин,
начальник лагерного отделения
(фамилия не установлена)

Фото 1946 г.



Дорога Чебоксары – Канаш была выложена бульжником



Состояние автодороги Горький – Казань в пределах села
Львово Нижегородской области

Фото 1949 г.



МЫ – ЛЮДИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ

Самым важным событием года стал не только шестидесятилетний юбилей дороги, но и увеличение ее сети. И первый вопрос к Николаю Алексеевичу КОЧКОВУ именно об этом.



– Какие изменения произошли в управлении?

– С первого января мы приняли на баланс федеральные дороги в Мордовии, в Ульяновской области и частично в Самарской. Протяженность увеличилась почти в два раза. Стало 1224 километра. Забот прибавилось. Других изменений немного. Переосмотрели штатное расписание, с тем чтобы при той же численности в 60 человек охватить весь объем дорог. В Республике Мордовии и Ульяновской области принимаем по одному специалисту, которые будут полномочными представителями управления в регионах. Они ближе к конкретным

участкам и смогут оперативно реагировать на все происходящее, поддерживая ежедневную связь с территорией.

– Наверное, с ростом сети дорог должны увеличиться и объемы инвестиций?

– Я бы связал увеличение финансирования не с этим, а с общей тенденцией. В целом в последние три года, особенно с приходом Игоря Николаевича Слюняева, приоритеты отрасли поменялись. Все больше средств выделяется на ремонт и содержание дорог. И понятно почему. Денег настройку и реконструкцию нет, а дороги надо спасать, продлевая их жизнь всеми воз-



СПРАВКА. Николай Алексеевич КОЧКОВ родился и вырос в Базарном Карабулаке Саратовской области. В 1974 году, после окончания школы, поступил в Саратовский политехнический институт на факультет «Автомобильные дороги». Спустя пять лет он получил распределение в Волжскуюдор. Думал на три года, а получилось, что навсегда. Понравилась работа, понравились люди.

Жизнь в Чувашии позволила не только приобрести богатый производственный опыт, но и успешно применить его на практике. Раньше работал прорабом, потом начальником участка ДРСУ-2. В 1987 году, во времена выборности руководителей, из трех кандидатов – прежнего начальника, главного инженера и начальника участка – коллектив проголосовал за процентами голосов за Николая Алексеевича Кочкова. Выбор оказался удачным. Предприятие росло и развивалось.

А в 2000 году Николая Алексеевича назначили сначала исполняющим обязанности, а затем и руководителем Управления дороги Нижний Новгород – Уфа.

По стопам Николая Кочкова пошли и его дети. Татьяна успешно работает бухгалтером ДЭП № 145. А Александра также успешно учится на экономическом факультете Чебоксарского университета. Но пример отца не дает покоя, и она после двух лет учебы планирует перевестись в МАДИ на автодорожный факультет.

мозговыми методами. Мы – люди государственные и понимаем, что очередь на конструкцию нашей дороги еще не пришла. Пока что есть объекты для России важные, и потому мы поддерживаем политику Росавтодора по увеличению объема финансирования по капитальному ремонту и содержанию дорог.

– Но федеральные дороги в большинстве своем и главные дороги субъектов Федерации. Регионы как-то участвуют в их развитии?

– Руководство субъектов Федерации по которым проходит наша дорога более



Стремление к победе в спорте учит побеждать в труде

за то, чтобы участки федеральной дороги на их территории были лучше. В процессе передачи дорог на баланс упрдора вначале возникло даже некоторое непонимание. Были обращения в Росавтодор с просьбой оставить прежнюю схему управления. Но постепенно все вошло в нормальное русло. Централизованное финансирование идет через нас. Но, кроме этого, существуют программы развития федеральных дорог, в которых отражено и участие регионов. У нас общие интересы, и мы должны сотрудничать для их защиты.

Примеров такого сотрудничества уже немало. Еще в 2000 году, когда я впервые в качестве руководителя дороги участвовал в работе комиссии по безопасности дорожного движения в Нижегородской области, на меня обрушился град претензий. Но когда я представил бюджет и рассказал о его распределении, мы стали вместе с администрацией думать, как спасти дорогу. Вместе выезжали на объекты, определяли самые болезненные места протяженностью в сотни и даже десятки метров. В итоге из областного дорожного фонда было выделено 70,2 млн рублей, на которые мы смогли отремонтировать 34,6 км дороги.

Мы поддерживаем политику И.Н. Слюняева по финансированию вновь начинаемых объектов по реконструкции при условии обеспечения паритетного финансирования за счет средств федерального бюджета и бюджета субъекта Российской Федерации в равном соотношении. Такая работа проводится ежегодно.

Этой работой занимаются в принципе все управление дорог. И методы приблизительно одинаковые. Но результаты различны. Упрдор «Волга», например, широко известен своим опытом и достижениями в области устройства снегозащитных лесонасаждений, которых у вас 340 км общей площадью 488 гектаров. Но, наверное, для многих дорожников станет неожиданностью то, что у вас налажено видеонаблюдение на некоторыми участками дороги, что

ваши ЦУП объединены в единую компьютерную сеть...

— Мы не считаем, что намного опередили коллег в развитии информационных технологий, потому что недостаточно полно охватили эту сферу. У нас есть шесть действующих постов видеонаблюдения, четыре пункта учета интенсивности движения, два метеопоста. Четыре хозяйства соединены в единую компьютерную сеть. С остальными в любое время можем связаться через радиорелейную связь. Все это значительно упрощает управление дорогой и экономит бюджетные средства. Простой пример. Я прихожу на работу, включаю компьютер и через несколько минут знаю, где какое состояние погоды, как обработано покрытие, на каком предприятии и сколько техники занято на дороге, где произошли ДТП и по какой причине.

То же самое и руководители ФГУ ДЭП на местах. Им уже не надо посыпать дежурную машину для выяснения ситуации, все теперь видно на экране. Конечно, это оборудование и его обслуживание стоит немалых средств, но они окупаются многократно. Поэтому мы будем развивать это направление и дальше. В частности, планируем внедрение программы «Маршрут КДМ». Она разработана по нашему заказу и сейчас проходит испытания.

— То есть сотрудники упрдора смогут не только постоянно контролировать, но и непосредственно управлять процессом содержания дорог. Если учесть, что главная задача нынешних ДЭП именно содержание, то, быть может, настало время воплотить в жизнь идею казенных предприятий, включив их в структуру Упрдора «Волга»?

— Я только «за». На сегодняшний день ДЭП — это коммерческое предприятие. Хотя какая прибыль может быть на содержании дорог, если регламентирована каждая копейка? Откуда может взяться прибыль, если сегодня точно известно, сколько стоит дорожный знак, стойка знака, краска, сколько работы.

Теоретически ДЭП могли бы получить прибыль на объемных работах. Но это не реально. В настоящее время ФГУ ДЭП не имеют высокопроизводительной дорожной техники и современных АБЗ и они не в состоянии конкурировать на торгах с подрядчиками, у которых техника XXI века. Поэтому переход в состояние казенных предприятий только облегчил бы вопросы управления дорогой.

— Эти предприятия объединяют не только общая работа, но и общий интерес к физкультуре и спорту. И если в отрасли периодически возникают и затихают разговоры о создании спортклуба, об оживлении физкультурной работы, то в Упрдоре «Волга» с 1991 года ежегодно проводятся спартакиады. Как удается организовывать их в условиях ограниченных финансовых средств?

— Дело не в объеме финансирования. Если нет желания — человек не будет заниматься спортом ни при каких условиях. Мы же этого хотим, поэтому находим возможности. Арендаем спортзал, занимаемся волейболом. Играют вместе и грейдерист, и дорожный рабочий, и начальник. Подставных или полупрофессионалов у нас нет. Все свои. Проводим соревнования по шашкам и шахматам для женщин и мужчин. Каждый год собираем людей на спартакиады и видим, как они совершенствуются. Если в первые годы играли в носках и рубашках, теперь у всех появилась форма. И каждый старается победить. А стремление к победе в спорте учит побеждать и в труде.

— Последняя фраза могла бы стать девизом физкультурного движения. И пусть ваши спортивные победы будут такими же яркими, как победы трудовые, которые должны быть особенно заметны в юбилейный год. Что бы вы хотели пожелать своим коллегам в честь шестидесятилетия дороги?

— От всей души всем дорожникам и их семьям крепкого здоровья, благополучия, счастья, удачи, творческих успехов, хороших безопасных дорог, мира и согласия.



Директор ДЭП № 142 Михаил Ливанов и главный инженер Олег Афедоров



У истоков «Волги»

Оснований для празднования юбилея дороги у Лысковского ФГУ ДЭП № 142, пожалуй, немного больше, чем у других. По некоторым данным, именно здесь еще до ставшего историческим приказа, с которого ведет счет лет Упрдор «Волга», существовал дорожно-строительный район «Управления строительства военной дороги № 4 Гушосдора НКВД СССР». Отсюда отправлялись люди для организации ДСР в Кстово и в Воротынце. Здесь в свое время появился первый асфальтобетонный завод со смесителем Г-1, который работал с помощью привода от трактора ЧТЗ-60 и парового котла системы Шухова.

С тех далеких времен изменилось многое. Предприятие не раз меняло направление работы. Было то эксплуатационным, то ремонтно-строительным, а то вообще занимались исключительно земляными работами. Когда-то стоящая при дороге база предприятия сейчас затерялась на окраине города Лысково. Так случилось, что свое временно перебазировалась вслед за покинувшей черту города дорогой не получилось. Сумели лишь организовать участок в Воротынце.

Но об этом могут рассказать уже не только документы, но и местный старожил – начальник планово-производственного отдела Нина Васильевна Семенячева. Она приехала в Лысково в 1967 году, после окончания Рязанского техникума. Два года работала мастером на дороге, а затем перешла в ППО, где начинала работать техником.

– Теперь везде асфальтобетон, – сравнивает она прошлое и настоящее, – а тогда местами даже булыжная дорога была. В те времена боялись с планом не справиться, а сейчас боимся, что работы не хватит. Интенсивность движения была от двух автомобилей в сутки, а сегодня до 20 тысяч и больше. Многое, конечно, забывается, но навсегда

остались в памяти те люди, которые работали здесь. Таких талантливых инженеров, как Николай Петрович Андреев, мне больше не встречалось. Этот уникальный человек по памяти знал все СНиПы и ВСН...

Нина Васильевна стала основателем дорожной династии. Сын Андрей уже работает мастером в Кстовском ДРСУ, а дочь Лариса заканчивает школу и думает поступать в МАДИ.

На вопрос, когда было легче работать, Нина Васильевна ответила однозначно: в те, прошедшие времена. Причина одна – при всем многообразии техники и технологий сегодня нет на дороге главного – стабильности и определенности.

СПРАВКА. ФГУ ДЭП № 142 обслуживает 95,3 линейных километра дороги М-7 «Волга». Из них 6 км – первой технической категории, 60 км – второй и 29,3 км – третьей категории. На обслуживаемом участке находится 14 автопавильонов, 38 автобусных остановок, 1036 дорожных знаков, 5879 метров барьера ограждения, 7 железобетонных мостов площадью 6465 квадратных метров, 65 труб, шесть площадок отдыха и десять площадок для кратковременной остановки, 95 съездов и переездов.

– Хозяйство большое, – поделился своими проблемами директор ДЭП № 142 Михаил Ливанов. – Обслуживают его 72 человека. Как правило, все они имеют две-три специальности, чтобы быть занятыми круглый год. Дорога очень старая. Некоторые участки не ремонтировались по 15–20 лет. Количество машин возросло за это время в восемь–девять раз, соответственно выросли и осевые нагрузки. Ямочный ремонт весной делаем, а к осени опять повторять приходится. Таким способом покрытие поддерживать уже сложно. Да и лимит содержания

маловат. Выделяют 11 млн 124 тысячи рублей и 459 тысяч по мостам. И зимой достаточно, и тем более летом. Дело в том, что ямочность берется из расчета в один цент, а у нас она 8–10 процентов...

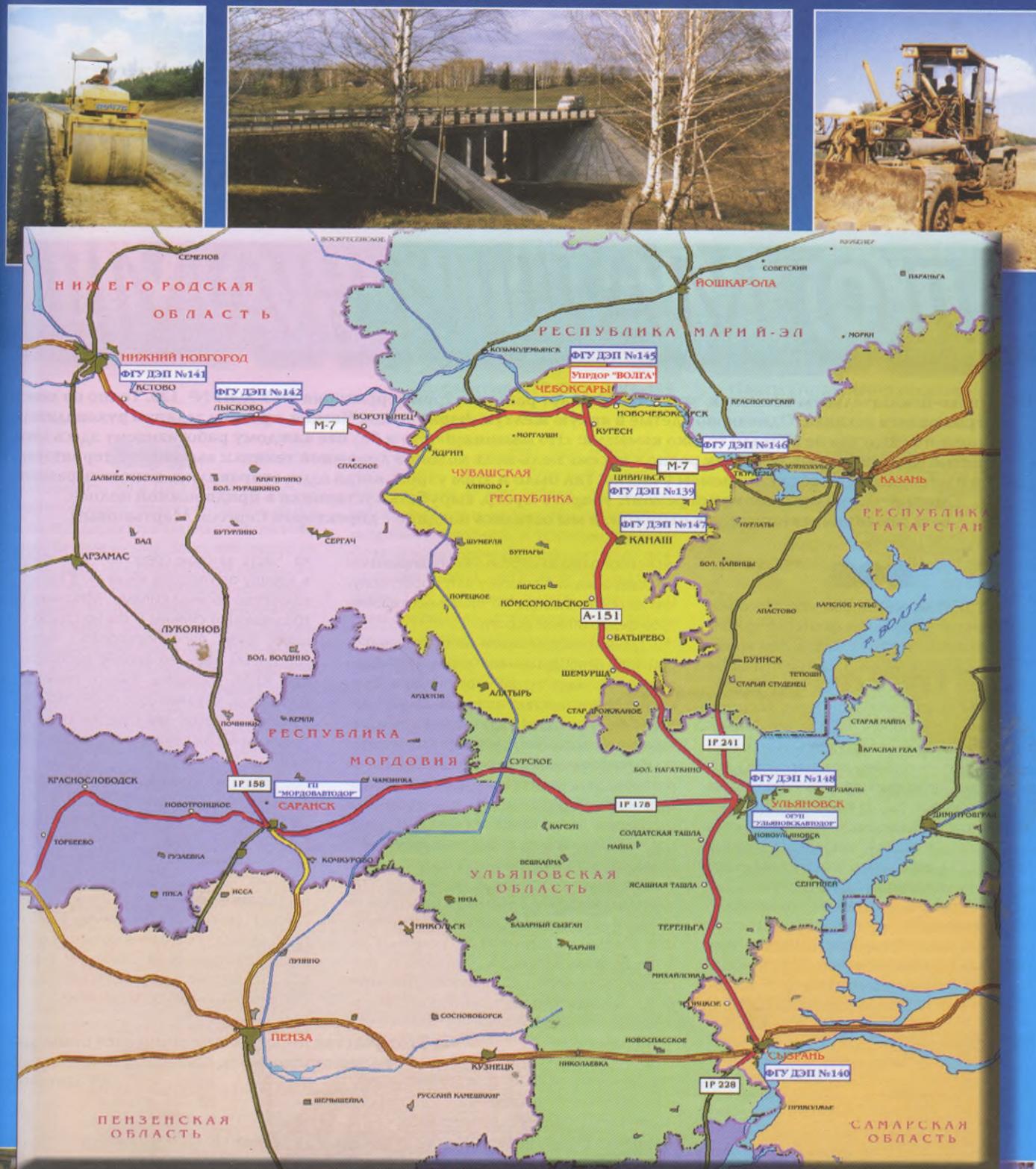
Тем не менее предприятие делает возможное, чтобы выжить. Неплохим спорьем для этого стал асфальтобетонный завод на участке в поселке Воротынец. Ей строительной техники у эксплуатируемых нет, но реализация асфальтобетона позволяет получать дополнительные средства.

Другим подспорьем стал выпуск бусных павильонов на базе в Лысково. Наличии материала за 10 дней появился один павильон, и, по мнению директора, предприятие готово обеспечить им дорогу в пределах Нижегородской области. Кроме этого, ДЭП наладил выпуск железобетонных столбиков, концевых элементов металлического барьера ограждения.

Конечно, копеечной прибыли недостаточно, например, для закупки техники, – этим теперь централизованно занимается Упрдор «Волга». В прошлом году ДЭП получило в аренду две КДМ, автогрейдер и шину «Бецема» для ямочного ремонта.

– Конечно, груз арендной платы достаточно высок, – говорит директор, – но понимаем, что иначе нельзя. Техника является собственностью дороги, отчисления за ее эксплуатацию аккумулируются, и этих централизованно, через структуры автодора, будет закуплена новая техника. Это многое дешевле, чем система лизинга, которую мы испытывали на себе. Для директора могу сказать, что одна КДМ, полученная в лизинг, обходится так же, как две арендованные. В прошлом году управление получило техники на 36 млн рублей, в этом планируется на 54 млн рублей. Надеюсь, что и наше предприятие не будет забыто.

КАРТА-СХЕМА ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ ГУ "УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ НИЖНИЙ НОВГОРОД – УФА"





«ПО МАШИНАМ!»

Образцово-показательную воинскую часть напоминает ранним утром территория ФГУ ДЭП № 139. Точно по линии выстроившаяся техника. Однаково одетые в яркую желтую форму люди. Четкие, краткие задания руководителя. Для полного сходства не хватало только команды: «По машинам!». Но и без нее каждому работающему здесь давно известно, что при любых условиях ровно в восемь ноль-ноль колонна дорожной техники выезжает с территории ДЭП и растворяется на обслуживаемом участке. Так было и этим утром, когда одни отправились наносить разметку, другие – выполнять ямочный ремонт, убирать мусор, вырубать кустарники в придорожной полосе.

База предприятия опустела в один миг, и мы остались наедине с директором Сергеем Мартыновым.



ФГУ ДЭП не совсем обычное дорожное предприятие. Дорожники до сих пор по привычке называют его ЦРМ. Ведь в свое время оно создавалось именно как центральные ремонтные мастерские и своими успехами достигло определенной известности не только на своей дороге, но и во всей отрасли. В восьмидесятые годы здесь был создан оригинальный комбайн для устройства поверхности обработки за один проход на базе трактора Т-150. Его заводской аналог так и не достиг надежности и совершенства оригинала. Зато шесть машин, сделанные тогда в ЦРМ, до сих пор успешно работают на различных предприятиях и дорогах.

Но, конечно, основной продукцией были более прозаические и более востребованные вещи. Такие, как дорожные знаки, щетки из металлического ворса, котлы НР-18, кран-балки, всевозможное оборудование на АБЗ. А полтора года назад ДЭП ста-

ло полноправным дорожным предприятием по содержанию и ремонту автодорог, получив на обслуживание 107 линейных километров федеральной дороги.

Такая трансформация не была авантюрой или непродуманным решением. Дело в том, что задолго до этого, еще в бытность Министерства автомобильных дорог РСФСР, на базе ЦРМ создали отряд быстрого реагирования, состоящий из четырех комбинированных дорожных машин, трех роторов, двух автогрейдеров и бульдозера. При необходимости отряд планировалось отправлять для ликвидации снежных заносов на любую дорогу в границах нынешнего Приволжского федерального округа.

Но понятно, что такая техника простоять в ожидании стихийных бедствий не могла, и потому предприятию дали небольшие объемы по содержанию. Успешная работа дала возможность углубить и расширить эту сферу деятельности. Для этого была приобретена дополнительная техни-

ка. Часть за свои средства, часть получена в аренду от Упредора «Волга», а кое-что было изготовлено своими силами. Механики из традиционно сильны и им не стоило большого труда переоборудовать, например, спасенный кран во вполне работоспособную КДМ, наладить выпуск плужковых грейдеров, отвалов для скоростной очистки, навесок для очистки снега и т.д. Рельсовые ограждения и другого оборудования.

Результат не замедлил себя ждать. Итогом прошлого года ФГУ ДЭП № 139 стало лучшим на содержании дорог среди предприятий Упредора «Волга». Этому, в малой степени способствовало и то, что одно из первых создало и оснастило необходимым центром управления производством. И теперь на компьютеры в ДЭП-рдор «Волга» постоянно подается карта видеонаблюдения за опасными участками дороги, данные поста метеонаблюдения и счетчика интенсивности движения.

Этот участок дороги контролируется с помощью видеонаблюдения. Камера установлена на указателе





Коллектив ИТР ФГУ ДЭП-139



Особенность ФГУ ДЭП № 139 не только в такой необычной переориентации, но и в том, что пост директора как бы по наследству перешел от отца к сыну. Здесь это никого не удивляет. Дело не в родственных связях, а в способностях и заслугах каждого человека.

Старший из Мартыновых – Динаид – пришел работать механиком в цех нестандартного оборудования в 1973 году. К 1985 году на его счету было несколько изобретений и рацпредложений, он активно работал по линии профсоюзов, имел заслуженный авторитет у коллег. Поэтому в ходе демократических выборов 1987 года лучшей кандидатуры на пост директора люди не увидели, и вплоть до ухода на пенсию он успешно руководил коллективом, который в советские времена полностью оправдывал звание коллектива коммунистического труда и высокой культуры производства.

Младший Мартынов, ставший по примеру отца инженером-механиком, пришел на предприятие в 1982 году и быстро освоился с дорожной спецификой. Начинал на АБЗ, а последние шесть лет успешно продолжает дело отца в должности директора ДЭП. Для повышения уровня образования он окончил экономическое отделение Чувашского государственного университета.

Стала дорожником и его сестра Ольга Динаидовна. Она работает в Упрдоре «Волга».



Какие же особенности современной деятельности предприятия отмечает его директор Сергей Мартынов? Что планирует в недалеком будущем?

– Наша задача – не сдавать позиций, искать новые методы и технологии работы и внедрять их в жизнь, – считает Сергей Динаидович. – Объемы предприятия сравнительно невелики, но они постоянно уве-

личиваются. В прошлом году освоили 30 млн рублей. В этом планируем выполнить работы на 35 млн рублей. Это не только содержание и ремонт. Мы продолжаем исправно выполнять и прежние функции ЦРМ. В этом году в кратчайшие сроки, всего за две недели, изготовили по заказу упрдора 500 дорожных знаков, отвечающих всем современным требованиям. Сделали щиты с наименованиями автобусных павильонов, оформив надписи на фоне чувашского флага. Именно наше предприятие успешно освоило установку и ремонт барьера ограждения. Есть специалисты, есть соответствующая техника. Оказываем транспортные услуги всем предприятиям. У нас 43 автомобиля, и у каждой машины несколько прицепов – бетоновозы, панелевозы и прочее.

Особой статьей стала работа по разметке дорог. Традиционно ею занимаемся мы сами. Делаем все качественно и в сроки укладываются. Чужие подрядчики, как правило, вначале делают разметку у себя в регионе, а уж потом приходят на наши участки. А на дороге любое промедление снижает уровень безопасности дорожного движения. С 1997 года специалисты ДЭП не пропускают ни одного семинара по разметке. Зная требования Росавтодора, зная современный уровень оборудования и материалов, мы своевременно поменяли морально стареющее оборудование на новое, провели переоборудование разметочных машин в саратовском Росдортехе. Работа на перспективу себя оправдала. В этом году в торгах на разметочные работы участвовало 5 подрядчиков. Но основная часть досталась нам. Лишь нижегородский участок магистрали М-7 выиграл подрядчик из Владимирской области, да на только что присоединенном участке дорог Мордовии победил Мордовавтодор...



Цех по изготовлению дорожных знаков



Центр управления производством



Еще одним залогом успешной работы Сергей Мартынов считает отношения с людьми.

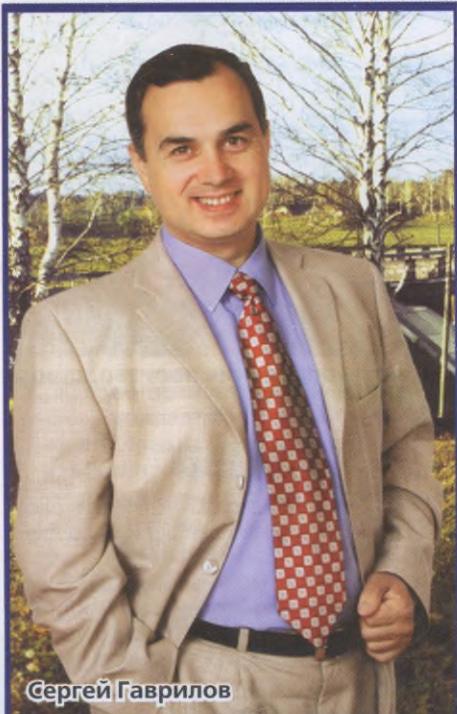
– Коллектив мобильный, подвижный, в нем 90 человек, – рассказал Сергей Динаидович. – Живем как бы одной дружной семьей. Я стараюсь довести полную информацию о деятельности предприятия до каждого работающего. Все должны знать, сколько стоит та или иная операция, для чего она нужна и что будет в результате. Когда человек действует осмысленно и знает, что его работа важна и ее необходимо выполнить именно сегодня, он делает ее обязательно. Людей нельзя считать винтиками производственного механизма. Тем более таких, как наши. О каждом можно сказать доброе слово. Отлично работают водители Г.А. Минеичев и А.А. Степанов. Много хорошего сделали для развития предприятия главный механик Казаков, механик Степанов, слесарь Семенов. Среди ИТР почти все ветераны упрдора, проработавшие по 20–25 лет. В плановом отделе успешно трудятся Юлия Сорокина и Алевтина Нестерова, в бухгалтерии Зоя Соловьева и Зоя Демахина. Успешно совмещает должности секретаря, кассира и начальника отдела кадров Нина Селезнева. Подряд можно называть всех мастеров, да и почти весь списочный состав.

Безусловно, как на всех предприятиях нашей дороги, мы помним о ветеранах, ушедших на заслуженный отдых. По праздникам обязательно собираем, рассказываем о делах предприятия.

Не забываем и обновлять кадры, и повышать квалификацию. Только в прошлом году трое отучились в Алматыском техникуме, семь в Росдортехе, трое во Владимире. Желающие получают второе высшее образование. Приходят и молодые специалисты. Жизнь не стоит на месте, и шестидесятилетний юбилей дороги, заставляющий оглянуться назад, напоминает об этом.

Хороший подрядчик по мостам СПФ «Стромос». На госкомиссии приятно смотреть на их работу. Они не только качественно делают, но и умеют преподнести результаты соответствующим образом. Конуса их мостов до того чистенькие и аккуратные, что в сочетании с идеальной геометрией они кажутся нарисованными, а не построенными из бетона и металла.

(Из интервью директора Упредора «Волга» Николая Кочкова.)



Сергей Гаврилов

«СТРОМОС» –

БРАТ

ЮБИЛЕЯ

В год юбилея Упредора «Волга» свой более скромный, но от этого не менее значимый день рождения отмечает и строительно-производственная фирма «Стромос». Она была создана 17 марта 1993 года, преобразовавшись из строительно-производственного кооператива «Мостовик». Кооператив занимался строительством малых мостов в сельской глубинке. Но просуществовал не более года. Его организаторам стало понятно, что надо развиваться и выходить на более высокий уровень.

Тем не менее еще два года они строили только малые мосты, накапливая производственный потенциал. А с конца 1995 года ушли работать в Нижегородскую область, где и построили свой первый большой мост. С тех пор объем работ стал неуклонно расти, а география деятельности расширяется. Фирма «Стромос» работала по заказам департамента по строительству, архитектуре и жилкомхозу Самарской области, управлений Горьковской и Куйбышевской железных дорог. **Всего за свою десятилетнюю историю специалисты «Стромоса» построили более 70 мостов (по шесть-семь объектов ежегодно).** Но своеобразным рубежом, ознаменовавшим признание больших возможностей молодой организации, стало сотрудничество с Волжской федеральной автомобильной дорогой, начавшееся в 1998 году и успешно продолжающееся до сих пор. Показательно даже то, что в торжественных пусках в эксплуатацию почти всех мостов на федеральной дороге участвовал президент Чувашской Республики Николай Васильевич Федоров.

– Работать на федеральной дороге почетно и ответственно, – считает генеральный директор СПФ «Стромос» Сергей Гаврилов, – требования федеральных заказчиков очень высоки, и если подрядчик им соответствует, это само по себе уже означает определенный уровень качества, добавляет авторитет предприятия...

Заказы Упредора «Волга» составляют 60 процентов производственной программы. Но получать их становится год от года все сложнее. В последних торгах принимали участие десять подрядных организаций: две из Москвы, три из Ульяновска, три из Чувашии, одна из Мордовии и одна из Белоруссии. Из трех объектов «Стромосу» удалось выиграть только один – мост через реку Аслут на автодороге Цивильск – Ульяновск. Небольшой срок строительства – три месяца – вполне устраивает мостовиков. Привычная работа, знакомая до-

рога. Так получалось, что они проектировали реконструкцию и ремонт практически всех мостов. Делали это без прерывания движения. Меняли балки, лечили трещины, увеличивали габариты с семи до восьми метров. Главная проблема – большая интенсивность движения и недисциплинированность водителей, которые спешат и не обращают внимания на знаки светофоры. Но мост через Аслут – это исключение. Здесь предстоит ремонт мостов с объединением их единой пешеходной частью. Есть кудабросить двух автомобилей, значит, одной проблемой меньше.

Работают мостовики исключительно вахтой. Даже когда объект находится в 150 км от Чебоксар, организовывали рабочую жизнь в вахтовом поселке проходящих цивилизованных условиях. Комфортабельные жилые вагончики оборудованы всем необходимым, включая душ и сауну. Питание организовано в отдельном вагоне-столовой, который так и называется рестораном. Готовят еду профессиональный повар.

Почти все необходимые для работ элементы мостовики изготавливают на собственной базе, расположенной на окраине Чебоксар. Исключение составляют такие сложные детали, как мостовые блоки, которые приобретаются на Дмитровском ЖБК, и сваи-оболочки Подпорожского завода.

– Все стараемся делать сами, – заявляет Сергей Гаврилов. – Проводим полигонные испытания на жесткой экономии. И все равно рентабельность снизилась до немыслимых пределов. Беда в том, что депутаты принесли бюджет в лучшем случае в декабре, аченные проводятся в марте, но по ценам декабря. Учетом теоретически рассчитанного количества, не соответствующего реальному количеству вещей. На деле все обстоит совсем иначе. Цены на материалы в сезон взлетели на немыслимую высоту, и любой подрядчик может сесть в калошу. Непростым оказалось прошлый год. Мало того, что цены упали с 80 млн рублей позапрошлогодних до 50 млн рублей, так еще и материалы цемент подорожали на 50 процентов. Поэтому, разница компенсировалась за счет подрядчика. Я считаю, что ценообразование – самая слабая сторона дорожной отрасли. Надо, как в других сферах, ежеквартально пересматривать и устанавливать индекса, соответствующие реальной стоимости материалов...

Ограниченнность оборотных средств вынуждает предпримчивых мостовиков подставить к ногам, ограничивает полет творческих и производственных планов. Хотелось бы идти вперед и, например, заниматься монолитным мостостроением. Но же нации сразу же разбивается о цену опалубки бетононасосов. К тому же перспективы дорожного и мостового строительства все туманны и приобретать дорогостоящую

Фотографироваться на память об окончании очередного строительства стало доброй традицией мостовиков СПФ "Стромос"



нику без уверенности в том, что для нее завтра будет работа, было бы слишком неосторожным шагом для предпринимателей.

Традиционная технология мостостроения оттается и дополняется приобретением средств малой механизации – шведскими вибротрамбовками, виброплитами, машинами вакуумирования. А чтобы сохранять свой авторитет, приходится использовать новые технологии, не требующие значительных капиталовложений. Так, мостовики начали работать с полимербетонами в Самарской области. Первые опыты прошли успешно, заказчики заинтересовались открывшимися возможностями лечения мостовых сооружений. Ведь если традиционные способы позволяют восстановить в основном геометрические формы, то благодаря полимербетонам восстанавливаются и прочностные характеристики. Как считает Сергей Гаврилов, внедрение этой технологии позволило «Стромосу» сохранить за собой место на очень насыщенном рынке подрядных мостовых работ в Самарской области.

– Чтобы предприятие жило, нужно каждый день и каждый год доказывать, что оно одно из лучших, – говорит он. – А если этого не делать, то завтра на его место придут другие ...

В ходе нашего разговора не мог не возникнуть вопрос о проблеме содержания мостов специализированными организациями. Тщательно продумав такую возможность, мостовики «Стромоса» пришли к выводу о том, что браться за содержание мостов можно лишь в небольшом радиусе от имеющейся базы. Длительные переходы и сложная транспортная схема нерентабельны. Также неэффективно нанимать людей, живущих неподалеку от объектов. Опираться надо только на свои, проверенные кадры. Поэтому в торгах по содержанию искусственных сооружений на федеральных дорогах «Стромос» не участвовал. А вот городские мосты в Чебоксарах постепенно переходят под его опеку. Вот так взвешенно здесь подходят к любому вопросу организации труда и производства. Еще более внимательно стараются относиться к людям.

Коллектив сплачивается не только и не столько на работе, сколько в совместном проведении досуга, считают руководители «Стромоса».

– В погоне за объемами и технологиями нельзя забывать о людях, – утверждает Сергей Гаврилов. – Когда человек чувствует заботу предприятия о себе, он и работать будет лучше. У нас в коллективе сложилась

замечательная, дружественная атмосфера. Мы арендаем спортзал, бассейн, сауну, раз в неделю сотрудники с семьями выезжают в санаторий на берегу Волги, общаются в неформальной обстановке. А после этого и на работе они с полуслова друг друга понимают. У нас культивируется также уважение к старшим. Хотя понятно, что ценим не только возраст, но в первую очередь опыт и отношение к труду. Например, у нас, в молодой коммерческой фирме, плановый отдел возглавляет человек, которому исполнилось 75 лет. Или другой пример, когда в течение пяти лет у нас работал советником бывший начальник мостоотряда Макс Менделевич Шерц, которому мы помогли издать книгу о его жизни...

Прощаясь с генеральным директором СПФ «Стромос», я попросил его высказать пожелания мостовиков шестидесятилетнему юбиляру – Упрдору «Волга» и получил ответ такой же красивый, как построенные ими мосты: «**Дорога – это, прежде всего, замечательные люди, работающие на ней. И я хочу пожелать этим людям новых магистралей, которые рано или поздно будут проходить через территорию нашей Чувашской Республики.**»



Александр ЯКОВЛЕВ, редактор газеты «Механизатор»

ДОРИСС: АНТОЛОГИЯ УСПЕХА



Генеральный директор ОАО "Дорисс" Игорь Валентинович РОЩИН – лауреат Государственной премии Российской Федерации в области науки и техники, академик Международной академии реальной экономики, член-корреспондент Жилищно-коммунальной академии РФ, заслуженный и почетный строитель России.

В 1975 году он окончил Чувашский государственный университет. В системе ОАО "Дорисс" (ранее треста "Спецстроймеханизация") с 1977 года. Работал начальником технического отдела треста, главным инженером СУ-5, начальником ПМК-297 и СУ-5, главным инженером треста. С июля

1986 года управляющим трестом, затем председателем правления арендной организации "Дорисс", президентом акционерного общества, генеральным директором ОАО "Дорисс".



акционерную форму хозяйствования. Результатом многолетней успешной работы стало то, что ОАО "Дорисс" стало коллективным членом Жилищно-коммунальной академии Российской Федерации.

Один из наиболее значимых строительных объектов последнего десятилетия – реконструкция исторической части города Чебоксары, начатой по инициативе президента Чувашской Республики Михаила Федорова. А коллектив ОАО "Дорисс" стал непосредственным исполнителем этого грандиозного проекта, который впоследствии был отмечен Государственной премией Российской Федерации в области науки и техники.

В Чувашии протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет около пяти тысяч километров. Немалая заслуга в их строительстве принадлежит открытому акционерному обществу «Дорисс», которое вот уже три с половиной десятилетия строит дороги, инженерные сети и сооружения в Чувашии и в соседних с ней регионах – в Татарии, Мордовии, Нижегородской, Московской и Самарской областях. Именно так расшифровывается и аббревиатура «ДОРИСС».

Сегодня акционерное общество «Дорисс» одно из самых динамично развивающихся предприятий не только в Чувашии, но и в России. По итогам III Всероссийского конкурса на лучшую строительную организацию по эффективности работы в рыночных условиях коллектив занял 28-е место в рейтинге 130 лучших строительных организаций – лидеров строительного комплекса России. А недавно удостоился главной Всероссийской премии – «Российский национальный Олимп», которая была вручена делегации ОАО «Дорисс» в Государственном Кремлевском дворце в мае нынешнего года.

Начиная свою биографию с четырех небольших управлений, за 35 лет своего существования ОАО «Дорисс» выросло до мощной производственно-строительной фирмы, состоящей из 13 механизированных строительных ор-

ганизаций, четырех асфальтобетонных заводов, полигона по производству цементобетонных изделий, железнодорожных путей для приема инертных материалов. В 2002 году построен и введен в эксплуатацию карьер по производству щебня прочных пород с годовой мощностью 500 тысяч тонн. Инертные материалы перевозит свой железнодорожный парк.

Имея в своем составе более двух с половиной тысяч высококвалифицированных работников и более одной тысячи единиц современной строительно-дорожной техники и механизмов, обладая современной производственной базой по выпуску асфальта и железобетонных изделий, применяя новые технологии, фирма «Дорисс» строит самые современные автодороги.

Поэтому постоянно растут и производственные показатели. В 2002 году выручка от реализации товарной продукции, строительно-монтажных работ и услуг по сравнению с 1999 годом выросла в 2,7 раза и превысила один миллиард 175 миллионов рублей. Сегодня в Чувашии нет более мощной подобной строительной организации.

В ОАО «Дорисс» смело берутся за самые прогрессивные и передовые формы, методы и технологии работы. Так было и тогда, когда в Чувашии на базе ОАО «Дорисс» была отработана технология перехода на арендную, затем на



Владимир Путин, Николай Федоров
и генеральный директор ОАО "Дорисс" Игорь Рошин



Ремонт дорог методом холодного ресайклирования

ственной премией Российской Федерации в области науки и техники. В числе лауреатов генеральный директор И. Рошин и механизатор СУ-5 М. Мурзаков из ОАО «Дорисс».

Специалистам и строителям акционерного общества по плечу воплощение в реальные дела самых смелых и передовых инженерно-технических решений. Таким примером служит строительство федеральной автодороги «Вятка» от плотины Чебоксарской ГЭС до пересечения с федеральной автодорогой М-7 «Волга» около поселка Кугеси протяженностью 18 километров. Стойка имеет огромное значение как для Чебоксар, так и для всей Чувашии в целом. Прежде всего это самая кратчайшая дорога, соединяющая Чувашию с соседними республиками Марий Эл, Татарстан, Кировской областью и с другими регионами Поволжья.

С вводом автодороги «Вятка» значительно улучшилась экологическая обстановка в двух городах – в Чебоксарах и Новочебоксарске, так как транзитный автотранспорт был выведен за пределы городов. Строительство автодороги сокращает немало километров для автотранспорта, а это – экономия ГСМ. Во всех отношениях «Вятка» сегодня остро необходима. Потому и стройку вели высокими темпами. Дорожники трудились на объекте в круглосуточном режиме без выходных и праздников.

Благодаря четкой организации работы задача была успешно выполнена. И первая очередь автодороги с современной транспортной развязкой общей протяженностью 18 километров, которую в ходе строительства посещали тогда еще Председатель Правительства России В. Путин и руководитель Министерства транспорта РФ С. Франк и О. Скворцов, была своевременно введена в эксплуатацию.

Сейчас продолжается напряженная работа на строительстве второй двухуровневой транспортной развязки с путепроводом шириной 32 метра и длиной более ста метров на этой же автомагистрали в районе города Новочебоксарска. Ее ввод в эксплуатацию намечен в следующем году. Всего же на этой автомагистрали дорожниками и мостовиками построены два мостовых проезда, железнодорожный путепровод Чебоксары – Новочебоксарск, более 10 километров дренажей, газотрубы, два подземных трубных перехода. Из-за сложности рельефа местности высота земляных насыпей местами доходила до 18 метров, а в 9–10-метровых выемках выполнены земляные работы общим объемом более 2,5 миллионов кубометров. Все эти сложнейшие инженерные сооружения получили высокую оценку ведущих специалистов России.

Традиционно в Чувашии большое внимание уделяется дорожному строительству, в том числе дорог республиканского и местного значения. Согласно программе президента Чувашии Н. Федорова «Сельские дороги» предстоит построить около 1000 км дорог до 2010 года. В августе прошлого года правительством республики принято постановление, которое предусматривает совершенно новый подход к фи-

нансированию строительства. За счет банковского кредита под правительственную гарантию профинансирован капитальный ремонт 50 км автодорог местного значения. Такая схема нашла поддержку в Министерстве экономического развития и торговли России, и опыт Чувашии был признан весьма успешным.

Ведущая роль в претворении этой программы в жизнь принадлежит ОАО «Дорисс». Для этого созданы все благоприятствующие условия: грамотные мастера дорожного дела, необходимая современная дорожно-строительная техника. Широко применяется современная технология холодного ресайклирования. В прошлом году менее чем за три месяца дорожниками ОАО «Дорисс» именно по этой технологии капитально отремонтировано около 50 километров дорог местного значения. А на устройстве дорожного полотна и укладке асфальта используются два импортных широкозахватных суперасфальтоукладчики.

Чувашские дорожники из ОАО «Дорисс» не намерены останавливаться на достигнутом. Они продолжают активную работу по дальнейшему повышению качества и долговечности строящихся автодорог, эффективности и конкурентоспособности фирмы «Дорисс».



За последнее десятилетие вдоль федеральных дорог бурными темпами стали строиться объекты сервиса для водителей и пассажиров. Служившие водителям и пассажирам. Кроме площадок отдыха и автопарковок на дорогах, подведомственных Упрдору «Волга», появились 11 автовокзалов, 4 гостиницы, 21 станция техобслуживания, 50 магазинов, 91 ресторан и кафе, 6 пунктов связи, 101 автозаправочная станция, 16 постов ГИБДД. Объекты сервиса строятся по техническим заданиям, выдаваемым Упрдором «Волга». Все они должны иметь эстетический вид, подъезды к ним обустраиваются переходно-скоростными полосами и обязательным освещением. Для упорядочения размещения объектов сервиса разработана «Схема размещения объектов сервиса в пределах полосы отвода и придорожной полосы федеральных автодорог».

(Из справки о деятельности Упрдора «Волга»)



ВОРОТА В ЧУВАШИЮ

Несколько точек питания, гостиница, стоянка, автозаправочная станция. Целый городок вырос при дороге на границе Нижегородской области и Чувашии. Даже федеральная дорога, кажется, потерялась в этом великолепии манящей рекламы, огней, в толчее самых разных автомобилей. Место, по здравому рассуждению, не самое лучшее – от Москвы 9 часов езды, от Чебоксар – час.

Когда-то, восемь лет назад, предприниматели обосновались здесь по очень простой причине – рядом пост ГИБДД, и в те тревожные времена проезжающим рекомендовалось останавливаться на ночевку только у постов автоинспекции. Все это почти осталось в прошлом, но теперь уже многие водители готовы нарушать установленный режим движения, лишь бы добраться до этой точки, известной многим как «Ворота в Чувашию». Здесь мирно сосуществуют несколько владельцев – друзей и одновременно конкурентов. Кто же обосновался на бойком месте?



Александр и Тамара Наумовы одни из самых типичных хозяев придорожного сервиса. Как бывший военный, в пору распада советской государственности Александр остался не у дел и вместе с женой вернулся на родину, в Ядрино. Сфера мелкого предпринимательства была здесь давно освоена. Несмотря на перестройку, в городе успешно работали мясокомбинат, спиртзавод, молочный комбинат, швейная фабрика, было множество торговых точек. Наумовы брались за все, но окончательно нашли себя при дороге. Восемь лет назад эта ниша была пустынна.

– Начинали с маленькой палатки, – рассказала Тамара Наумова. – Товар из Москвы возили на своей «девятке». Дороги тогда, особенно по Владимирской области, были такими, что амортизаторы менять приходилось чуть ли не каждый месяц. За полгода машина превратилась в хлам. Но за это же время, проезжая шестьсот километров до Москвы и обратно, мы сумели хорошо изучить дорогу, понять, что нужно людям...

Сегодня предприятие Наумовых вполне цивилизованное. Здесь в три смены работают 76 человек. Благодаря развитию их бизнеса рабочие места получили еще 300

человек в Ядринском районе. Кроме этого, за прошлый год в бюджет района перечислено более 700 тысяч рублей налогов, на 125 тысяч оказано спонсорской помощи социальным, культурным учреждениям и церкви.

И уж вообще удивительно по нынешним временам, что для своих сотрудников Наумовы покупают жилье. Тем, с кем начинали, отдают бесплатно, другим – за умеренную цену с рассрочкой. Организуют они и совместный отдых то на волжской природе, а то и в Крыму. Тот, кто работает, считают Наумовы, должен получать не только доход, но и организованный досуг.



Экскурсию по своим владениям Александр Наумов сопровождает теоретическим обоснованием полезности каждого шага. Например, много ли на дорогах пунктов шиномонтажа для грузовых автомобилей, да еще с итальянским оборудованием? А здесь есть. Расклад простой: колесо еврофуры стоит порядка 9 тысяч рублей, а качественный ремонт всего лишь 500 рублей.

Дальше – магазин запчастей и ширпотреба. Зачем – понятно. В дороге всякое может случиться, а тут – пожалуйста: самые ходовые запчасти для всех видов машин.

Другая сторона – бытовые принадлежности, телефоны, кружки, щетки, футбольный мяч. Товар мелочь. Заниматься им тяжело, людей привлекает. Водители сейчас гонят культурные, стараются следить за собой. И даже есть планы оборудовать для мини-прачечную. Пока идет стирка и сушка одежды, можно часик отдохнуть у телевизора и снова в путь.

Есть здесь и телефон-автомат. Хотя большинства проезжающих есть сотовые телефоны, многие предпочитают позвонить отсюда – это дешевле.

Но главное – качественное питание. Этому особое внимание Наумовы уделяют в своем кафе, которое практически не пустует.

– Я настолько изучил составляющие дороги и придорожного сервиса, что хочу уже диссертацию защитить, – говорит Александр Наумов. – Ориентировано надо на дальнобойщиков. Причем необходимо учесть, что из всего потока грузовиков автомобилей только одна треть – российского производства. То есть водитель – человек, которому доверили автомобиль стоимостью порядка 60 тысяч долларов и груз на 120 тысяч долларов. Ведь такого объема средств на одного работающего нет на одном заводе. Но почему у тех, кто должен определять порядок финансирования и строительства автодорог и придорожного сервиса, нет понимания в этом вопросе? Никто не пытается перевести интенсивность движения в деньги. Ведь это несложно. Дорога для водителя еврофуры расчетная сумма 25 рублей на километр. Сто километров – это 2500 руб. При этом любой водитель предпочитает отдать 300 рублей за езду по отлипшей дороге, чтобы сохранить машину и груз. Умножим эти 300 рублей, или 10 долларов, на среднюю интенсивность движения в тысячу автомобилей. Получается 200 тысяч долларов. Ежедневно. А на обслуживание и ремонт этих 100 км выделяется в лучшем случае 50 млн рублей в год. Вот элементарное обоснование необходимости платы

дорог и финансирования дорожного строительства...

Рядом с Наумовыми расположилось предприятие Николая Владимировича Малова. В малом бизнесе Николай с 1988 года. Был арендатором, занимался картофелеводством. Участвовал в первом съезде предпринимателей малого бизнеса России. Имея высшее экономическое образование, он сейчас заканчивает Академию муниципальных и государственных служащих при Президенте РФ.

В состав его предприятия входят гостиница со всеми удобствами на 25 мест, вместительная автостоянка для грузовых автомобилей, два кафе, бар, магазин автозапчастей. Конкуренция не смущает никакого.

— Напротив, без конкурентов мы бы расплывались и сдали позиции, — считает он, — а так постоянно поднимаем планку, боремся за клиента...

В этой борьбе все имеет значение. Например, первоначально кафе планировалось назвать «Тангар» в честь грозного всемогущего бога вселенной из чувашской легенды. Но исполнитель рекламной вывески случайно вместо «Н» поставил букву «Л». Получилось «Талгар». Как ни удивительно, но эта анекдотическая ошибка пошла на пользу. Кафе как магнитом стало притягивать, например, водителей из Казахстана, где есть местность с таким названием. Увидев знакомое слово, они останавливаются, чтобы поискать земляков, общаться с ними. Развитие «казиатского» направления продолжил повар, который до этого работал в чебоксарском ресторане «Россия». Он мастерски готовит восточные блюда.

— По-другому нельзя, — считает Николай Малов. — Люди становятся все требовательнее. Если раньше достаточно было любого обеда по-домашнему, сваренному какой-нибудь девушкой от станка или домохозяйкой, то сейчас все чаще требуют разносолов, хотят больше внимания, качественного обслуживания. А сервис — дело тонкое. Один раз вовремя не улыбнулся и можешь навсегда потерять клиента...

В планах Малова немало тонкостей, которые удивляют непосвященного. Например, он хочет поставить дополнительные душевые кабины. Действительно, разве не здорово, остановившись на несколько минут, принять душ, сбросить сон и усталость? Или еще. Оказывается, на стоянке обязательно должен быть теплый туалет. И вопрос об этом задают уже не только водители иномарок. Со следующего года планируется начать строительство нового комплекса со станцией технического обслуживания для большегрузных автомобилей с автомойкой и другими объектами.

Так что, несмотря на семи- или восьмилетний опыт работы, у придорожного сервиса на дорогах Урдара «Волга» еще есть резервы роста и развития. Но самое главное — есть люди, способные развивать это важнейшее направление на собственные средства, создавая рабочие места для земляков и удобства для гостей Чувашии.



Наумовы со своим коллективом



Николай Малов



Интерьер кафе «Талгар»

**Нас устраивает работа ПМК «Лысковское». Они тщательно следят за качеством выполняемых работ и беспро-
ловно выполняют все требования заказчика. Они готовы воспринимать все новое, передовое и использовать его
в работе, даже если внедрение новшеств не приносит им прибыли. Так, в этом году на своем участке капитального ре-
монта они по нашему предложению будут использовать щебеночно-мастичный асфальтобетон.
С такими подрядчиками, которые постоянно стремятся к лучшему, приятно работать.**

(Из интервью директора Упрдора «Волга» Николая Кофмана)



В ОЖИДАНИИ ЛУЧШЕГО

История ПМК «Лысковское» начинается с 1964 года, когда в СССР активно стали заниматься мелиорацией и оросительной системой. Дорожники в те времена могли только позавидовать мощной техникой и вниманию к мелиораторам. Но с началом перестройки колосс мелиорации рухнул. Подавляющее большинство предприятий развалилось и ушло в небытие. Остались лишь те, руководители которых сумели своевременно переориентироваться, найти объемы работ в других отраслях. Одной из них стала дорожная сфера. Причем там были свои сильные подрядчики и пришлым организациям доставались самые невыгодные работы.

Время было тяжелое, и генеральный директор ООО ПМК «Лысковское» Александр Юрьевич Сухов вспоминает о нем неохотно. Как и повсюду, были неплатежи, долги, давила зачетная система, старела и выходила из строя некогда мощная техника.

Но все плохое когда-нибудь кончается. И даже сухие цифры статистической отчетности свидетельствуют об улучшении ситуации в последние годы. Основной прирост шел за счет увеличения дорожно-строительных работ. Так, в 1999 году на дорогах было освоено 9 млн рублей, а в 2000 году, когда впервые начали работать на федеральной дороге «Волга», – 15,5 млн рублей. В 2001 году эта сумма составила 37 млн, а в

2002 году уже 50 млн рублей. Кроме того, есть и другие виды строительной деятельности. Но их доля незначительна.

– В целом за прошлый год объемы работ составили 62 млн рублей, – рассказал Александр Сухов. – Может быть, это сравнительно небольшие объемы, но для нашего отдаленного района это солидные цифры. И мы делаем все возможное для наращивания производства. Для того, чтобы иметь право работы на федеральных дорогах, мы за год своими силами смонтировали современный асфальтобетонный завод «Вибау», производительностью 160 тонн в час. Такого качества смеси, которую выпускаем мы, не найти ни на одном российском заводе. Кроме того, приобрели новые катки, асфальтоукладчики, автокраны, самосвалы – словом, стараемся идти в ногу со временем. Жалко только, что объемы небольшие. По федеральной дороге всего 13 километров. И завод на проектную мощность не выходит, и у техники резервы времени есть. Хотя люди работают в полторы две смены...

Коллектив в ПМК «Лысковское» небольшой, от 80 до 120 человек. Все специалисты проходят обучение и переподготовку. С большим удовлетворением Александр Сухов констатировал, что в последние годы все больше обращаются для приема на работу молодые инженеры-дорожники, вы-

пускники Нижегородской академии. В этом году приняли троих. Но проблема том, что вчерашних студентов, не закрепивших еще на практике полученные знания, призывают в армию. Это ведет к некоторому потери квалификации.

Кроме работ по строительству и ремонту федеральных дорог, ПМК «Лысковское» не упускает возможности поработать на территориальных дорогах в своем седом регионе. Сферу дорожной деятельности бывшие мелиораторы подгоняют к стокилометровому радиусу. Иначе просто не будет возможности из-за дальности использовать преимущества, которые АБЗ. При необходимости ПМК работает вахтовым методом.

Пытается ПМК заниматься и содержанием автодорог. С 1998 года обслуживает км дорог на территории района. Есть попробовать себя в торгах на содержание федеральной дороги. Но в основном дальнейшая перспектива связана с необходимостью реконструкции федеральной дороги в рамках международного транспортного коридора «Запад-Восток». То, что она необходима, видно невооруженным глазом: протяжении 180 км от Чебоксар до Лысково и обратно наш автомобиль ни разу не останавливался один в пределах видимости дороги. Причем и днем и вечером в потоке машин преобладали грузовые автомобили.



Начальник АБЗ Николай Сухов, генеральный директор ПМК «Лысковское» Александр Сухов, директор по производству Арман Мнайен



Оператор АБЗ Александр Гречов

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
УНИТАРНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
«СЕВЕРАВТОДОР»

ПОД ПОЛЯРНОЙ ЗВЕЗДОЙ

Выпуск подготовили наши специальные корреспонденты
Александр НЕКРЫЛОВ и Иван КОЗЛОВ



ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ

занимает территорию, равную по площади Франции, но, несмотря на столь впечатительные размеры, коллектив Государственного унитарного предприятия «Северавтодор» представлен в каждом уголке края. Девять подразделений успешно решают свои профессиональные задачи – содержание, ремонт и строительство автодорог. Качественное выполнение работ зависит от наличия современного технического оснащения каждого подразделения, которое включает производственные базы, асфальтоукладочные комплексы и установки, другое оборудование.

Более полугода земля края покрыта снегом, и лишь в короткий летний период, в течение всего полутора-двух месяцев, погода благоприятствует работам по приведению сети дорог общего пользования в нормативное состояние. Напряженно трудясь в зимний период и используя практически весь световой день в летний сезон, подразделения ГУП «Северавтодор» делают

все возможное для обеспечения надежной транспортной связи в пределах Ханты-Мансийского автономного округа.

Ключевым звеном строящихся западносибирских магистральных дорог Тюмень – Салехард и Тюмень – Пермь является переход через Обь на участке от Сургута до Нефтеюганска. Первые намерения соединить берега Оби в этом районе относятся к 1971 году. Распоряжение о строительстве автодорожного моста было подписано губернатором Ханты-Мансийского автономного округа А.Ф. Филипенко весной 1995 года. А уже 26 октября того же года строители начали погружение первой неизвлекаемой защитной оболочки свайных фундаментов опор. Концепция проекта состояла в том, чтобы, используя имеющиеся отечественные материалы, оборудование, технологию и квалифицированные кадры мостостроителей, создать сооружение, соответствующее лучшим мировым образцам.

ОБО ВСЕМ ЭТОМ В РЕГИОНАЛЬНОМ ВЫПУСКЕ, ПОСВЯЩЕННОМ ДОРОГАМ И ДОРОЖНИКАМ СЕВЕРАВТОДОРА.



Через реки, — горы и болота...

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СЕВЕРАВТОДОР

В первые годы, когда началось промышленное освоение богатств севера Тюменской области, дороги здесь строили нефтяники и газовики. В 1987 году они были переданы созданному в составе треста «Тюменьавтодор» Управлению северных автомобильных дорог. Вскоре оно было переименовано в Производственное проектно-ремонтно-строительное объединение «Северавтодор», а с декабря 1994 года стало называться Государственным унитарным предприятием «Северавтодор».

ГУП «Северавтодор» является генеральным подрядчиком по содержанию территориальных автодорог, а также по строительству и содержанию автозимников, находящихся на балансе Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа.



Общая протяженность автодорог, переданных предприятию на содержание, составляет более полутора тысяч километров, зимников и ледовых переправ — более двух тысяч километров.

Общее количество техники для содержания и ремонта дорог — более 1000 единиц. Общая численность работающих — 2000 человек.

С 1995 года ГУП «Северавтодор» руководит почетный дорожник России Рамиль Фанаисович МУСИН.

“В ШЕСТНАДЦАТЬ МАЕЙ ПОНИМАЕМ, НЕ КЕМ БУДЕМ, А КАКИМИ”

— Рамиль Фанаисович, чем обосновывали свой выбор, поступая в КИСИ?

— Основание более чем серьезное: институт был расположен ближе к нашему дому. А если кроме шуток... Да, вспомним, о чем в стране больше всего ворили в середине семидесятых...

— Именно тогда вы окончили среднюю школу?

— Да, аттестат зрелости я получил в 1985 году. Так вот, это было время бурного открытия газовых и нефтяных месторождений в Сибири и Севере. Газеты, кажется, ежедневно писали о трубопроводах, мотлоре, на телевидении факелы горят. Этой логике, правда, я должен был поддаться в нефтяной или газовый институт, как любит говорить мой отец, «на любую проблему попробуй взглянуть с неожиданной стороны». Так получилось, что в один день показали по телевизору работу американских нефтяников и наших. Печатали шикарных автобусах по бетонной трассе, подъезжают к своей «качалке», на каком-то спецкостюме... И наши: в ватниках, забрызганных грязью, в земле, в болоте сидят.

— Зато — романтика. И как знать, возможно, у американцев там, где живут нефти, климатические условия лучше?

— Это не романтика, тут другое оправдание.

— Нецензурное не пишем.

— Нет-нет, вполне цензурное. Тогда на обиходе было выражение «любой ценой». Скажем, трудиться в диких условиях — романтика? Гробить здоровье ради добывающей планового кубометра газа — тоже романтика? Нет, романтика — это когда «за туманом и за запахом тайги», когда у человека циональный всплеск от увиденного и слышанного. А тут — молодые города, но постройте, кладбища какие... Дорогую цену мы разработку сырьевых запасов Родины платили — вот в чем беда. И немалый вклад это внесло бездорожье. Что же до климатических условий в других странах — понимаете, нефть на широком проспекте нигде в таном не ударит. Она — там, где реки, горы и болота. И выбор за государством — давать ее умно или «любой ценой».



**«ЗА ДВА ГОДА
СМЕНИЛОСЬ ТРИ
НАЧАЛЬНИКА ДРСУ.
Я ЗАХОТЕЛ СТАТЬ
ЧЕТВЕРТЫМ.
МНЕ
СОБОЛЕЗНОВАЛИ»**

— После окончания института приехали сразу в Сургут бороться с бездорожьем...

— Приехал сразу в Сургут, поскольку знал, что там молодому специалисту квартиру легче получить, оклады нормальные, карьеру легче делать. Ведь условия работы во многом дают человеку уверенность в своих силах, а уж когда силу почувствовал, опыт приобрел, тогда и к цели идти легче.

— Кстати, об опыте. Есть диплом, есть знания, во время учебной практики вы наверняка приобрели навыки работы. Какой еще опыт нужен человеку?

— Вот только одна история. Строили мы аэропорт в Ноябрьске. Объект, сами понимаете, важный, государственного масштаба, потому был создан штаб, туда вошли представители обкома партии, были люди и из ЦК, из нашего министерства... По бумагам, по отчетам и докладам мы расписали этапы строительства не то что по дням, а по часам. Учили даже, какая автомашина останется в резерве для подвоза гравия...

И вот, скажем, сегодня работы начались, а назавтра... запил старший прораб, опытнейший человек, за плечами которого уже были подобные стройки, на которого все так рассчитывали. А старший прораб — это не машина для гравия, его вот так, в одночасье, не заменишь. И полетели все наши радужные планы, графики. Московское начальство тут же «разбор полетов» проводить начало. Первый и главный вопрос руководителю стройки: почему людей не изучили? Почему не знаете, от кого что ждать, кому и что можно доверить?

Так вот, когда мы говорим, что с опытом приходит уверенность, мы прежде всего и имеем в виду умение работать с коллективом и в коллективе, знать его как пять своих пальцев. Есть взаимопонимание между людьми — будут решаться задачи, нет взаимопонимания — все ваши планы останутся на бумагах.

И потом, это сугубо мое мнение, нельзя научиться управлять людьми визуально, теоретически, понимаете? Если ты на вторых-третьих ролях, если твой хребет не в прямой зависимости от твоих решений, ты можешь стать неплохим исполнителем, но руководителем назвать себя не сможешь.

— В вашем личном деле просматривается вроде бы нелогичная запись: вы становитесь заместителем начальника Управления северных автодорог, а с этой высокой должности вдруг идете на понижение — в ДРСУ...

— Я как раз об этом и веду речь. В двадцать девять лет стал заместителем, наверное, и в этой должности работал неплохо, поскольку все вокруг стали мне прочитать должность начальника. Карьера — слово вовсе не ругательное, у солдата в походном ранце всегда должен лежать маршальский жезл, но прежде чем командовать армией, он должен под огнем походить. Был я мастером, прорабом, но хватит ли этого, чтобы управляться со всеми дорогами округа? Решил, что не хватит, зашел к своему начальнику — Виктору Александровичу Бецу, изложил свою точку зрения. Он говорит: «У нас в ДРСУ-1 вакансия, но вы же сами знаете, что это наша черная дыра». Я это знал, конечно. И знал причины тому, что ремонтно-строительное управление было под огнем критики. С высоких трибун даже говорилось,



Публичное награждение передовиков — необходимый стимул в работе

что из-за крайне неудовлетворительного состояния автодорог у нефтяников стала падать добыча нефти. За неполные два года здесь сняли трех начальников ДРСУ. И я вызвался «подставиться», то есть стать четвертым.

— Вы знали причины того, почему коллектив не справлялся со своими задачами?

— Да это ни для кого секретом не было! С конца восьмидесятых годов Управление северных автодорог стало активно брать на свой баланс дороги общего пользования округа, в том числе и промысловые, то есть те, которые строили для своих нужд и понадчуалу содержали нефтяники и газовики. Но у них же были для этого базы, были кадры, были деньги. Тогда как раз в моду стал входить бартер, а бартер мог быть взаимовыгодным лишь при отложенных личностных отношениях. Каково попасть в такие условия новенькому? Наши водители машины отогревали, таская ведрами горячую воду из кабин в гаражи! А кто пришел к нам на работу устраиваться? Да в первую очередь те, кого «попросили» из других организаций. Мои предшественники были людьми непло-

Из нашего досье

РАМИЛЬ ФАНАИСОВИЧ МУСИН
родом из Казани.
Здесь же окончил Казанский
инженерно-строительный
институт,
по собственному желанию
получил распределение
в Сургут. Работал мастером,
старшим прорабом строительных
управлений Минтрансстроя
СССР, заместителем начальника
Производственного проектно-
ремонтно-строительного
объединения «Северавтодор»
(переименованного в ГУП
«Северавтодор»), начальником
ДРСУ того же объединения.
Восемь лет назад возглавил ГУП
«Северавтодор».

— И вы это все, простите, осознали в шестнадцать лет?

— А что, осознавать можно только в пятьдесят? Знаете, почему моя мама стала медиком? Потому что маленькой девочкой в военные годы насмотрелась на раненых в госпиталях. А папа, на себе испытав, что такое голодуха, выучился на агронома. Родители никогда и ни в чем не навязывали мне свое мнение, кем конкретно станет сын — это их не волновало, главное — каким станет. Впрочем, это, думаю, цель любых родителей. Но поскольку сейчас именно о своих говорю, то еще раз повторю: при таких соавторах в шестнадцать лет я знал, и куда пойду учиться, и куда поеду с дипломом, и какие позиции буду отстаивать.



хими, но они думали, что положение можно исправить, образно говоря, быстрее бегая с этими самыми ведрами с кипятком. А я попробовал решить задачу с другого конца. Добыча нефти из-за дорог падает? Так давайте хотя бы на первых порах приложим совместные усилия для того, чтобы дороги проезжими стали. Сядем за стол, объединим усилия, послушаем ваши подсказки насчет бартера... Сели, и пошло дело.

— Кстати, Рамиль Фанаисович, а почему бы и не оставить было проблемы эксплуатации дорог за самими нефтянками и газовиками?

— А потому, что у каждого — свои профессиональные задачи. Понимаете, мы не можем ругать сырьевиков за то, что они строили к месторождениям дороги такого качества, которые — ну ни в какие СНИПы! Шесть метров проезжая часть, без обочин... Им-то что надо было? Чтоб проехал трубовоз, чтоб вахту провезти можно было. А впихнутся или нет направления из бетонных плит в опорную дорожную сеть региона — дело десятое. Знаете, существуют отраслевые дороги, которые вообще никуда не ведут! Было месторождение, истощилось — дорога брошена! И другие месторождения рано или поздно закроются, так чего же им стараться и делать качественные трассы?!

Дороги в полном понимании этого слова — с задачами экономическими, социальными — должны иметь иного хозяина. Им и стало ГУП «Северавтодор».

«НЕ ВСЕ ТО ЗОЛОТО, ЧТО БЛЕСТИТ, И ПОТОМУ В МОНТЕ-КАРЛО МНЕ ДЕЛАТЬ НЕЧЕГО»

— Доводить промысловые дороги до современных кондиций и эксплуатировать их — это, конечно, очень сложно...

— Да еще в наших климатических условиях! Основания, можно сказать, нет, профиль плавающий... Но мы обзавелись необходимой техникой, наладили необходимые контакты с учеными-дорожниками, научились покорять болота, концентрировать силы и средства на главных направлениях...

— А есть они, средства?

— Тут я не буду оригинальным и присоединюсь к тем своим коллегам, которые неоднократно и с высоких трибун, и со страниц журнала «Автомобильные дороги» высказывают тревогу: денег катастрофически не хватает! В труднейших условиях мы умудрились нарастить технические мощности, а объемы падают, люди и техника будут простоять... Средства на строительство новых трасс все же изыскиваются — ленточки разрезать престижно, это заметно для общественности, спору нет. А вот восстанавливать дороги, латать их — неблагодарное занятие, выходит...

Ну да ладно, о более веселом лучше поговорим. О том, что нужно беречь хотя бы те крохи, которые имеем. Вот, смотрите, письмо недавно пришло. Некий Дан Патерсон из Монако, именующий себя председателем наградного комитета, сообщает, что по итогам прошедшего финансового года мне, как руководителю «Северавтодора», надлежит приехать в Монте-Карло и получить золотой сертификат качества. Мы, мол, так здорово поработали, что завоевали эту престижнейшую премию. Но, правда, для этого в адрес комитета надо перечислить некую сумму... Права русская пословица: не все то золото, что блестит. Подозреваю, что такие письма пошли по сотням адресов в расчете на то, что найдется десяток тех простаков, которые купятся на красивые, но пустые слова.

Как мы работаем — об этом не по иностранным золотым сертификатам судить надо! Есть критерии иные.

— Один из них — взаимосвязь качества дорог и роста дорожно-транспортных происшествий. Что можете сказать по этому вопросу?

— Два года назад в Сургуте работала комиссия, которая как раз и ставила своей задачей выяснить эту взаимосвязь. Входили в ее состав высокие чины из Москвы — люди компетентные, грамотные, независимые. И знаете, что они выяснили? Что у нас ДТП по эксплуатационным причинам снизились за последние годы почти в сорок (!) раз. А ведь надо еще учесть, что именно в последние годы стала по чуть-чуть оживать экономика

региона, следовательно, возрастает инсивность движения, возрастают скорости характеристики самой автотехники...

— Оживать экономика стала, наше, и благодаря тому, что в округе ли появляться хорошие дороги?

— Вот построили мост через Обь — и это исчезать такое понятие, как Большая земля. Раньше мы, как островитяне, отрезаны водой от мира, так про европейскую Россию говорили — Большая земля. Теперь сидим в нашем Сургуте за руль и куда хочешь! И к нам «окно прорублено». Товар везут отовсюду, на городском рынке ассортимент его удвоился, а цены ли. Это — только один наглядный пример, который нельзя не заметить... Но вообще разговоры о значимости и необходимости вести даже не надо: это та очевидность, которую никто не оспаривает.

«ПЯТЬ МИНУТ АМЕРИКИ»

— Задача дня — стараться повышать качество...

— Но эту задачу надо рассматривать только в масштабах, допустим, девяти отделений «Северавтодора», действующих на территории округа. Нашего старания государственной поддержки, без четкой финансовой политики в дорожном деле недостаточно. Профессионализма надо занимать. Вот есть у нас участок на Нижнекамском шоссе, мы четыре года назад кончили его реконструкцию: первая техническая категория, протяженность 6 км, знаете, как его называют местные водители — «Пять минут Америки». Были бы среди нас мы бы весь регион такими шоссе украшали, дорожный сервис подняли.

— За его развитие, кажется, в отрасли намерены взяться всерьез...

— Тогда я высажу свои соображения данной проблеме. На уровне самодостаточности задачи сервисного обслуживания клиентов решать нельзя. Вот выделите, допустим, место, надо к будущей площадке разместиться столовая, гостиница, комната отдыха и прочее, проложить по 150 метров полосы с одной стороны, с другой, привести свет, воду, выдержать все требования СЭС... Кто тендер на такие объемы может играть? Далеко не каждый из желающих. Значит, соперничество в качестве мы исключаем, передаем право на оборудование и обустройство площадок тому, у кого больше денег. Нужен нам монополист? Нужен кто говорит: «Как сделаем, так и сделаем». Заказчика же выбора все равно нет?

— А можно же подойти к проблеме иначе: государственные средства сделайте сиды, подъезды, полосы торможения, подвести к площадке свет, воду, а потом уже объявлять тендер. Разговор с консультантами будет вестись уже на другом уровне, понимаете? На уровне, казалось бы, мелочей, тех, без которых сервис — не сервис. «А какой краской вы фасад кафе красите? А как рантите ли вы, что в туалетных комнатах салфетки будут?..»

Так что, думаю, надо государству

поскупиться, чтобы не платить дважды.

— Последний вопрос, Раиль Фанаисович. Чем живете, кроме дорог? Многие ваши коллеги говорят, что времени на отдых у них просто нет...

— Так могут говорить или позоры, или те, кто не умеет организовывать свое время. Если у руководителя государства есть время становиться на лыжи... Я, кстати, тоже люблю горные лыжи, но больше — охоту. На лося хожу, на медведя, на птицу. Да, сутками работаю, да, выходные и праздники часто встречаю на трассах, но зато когда выпадет возможность, беру ружьишко и...



На снимках:

ГУП «Северавтодор» открыло цех по изготовлению дорожных знаков. Право разрезать ленточку предоставляется начальнику ГИБДД ХМАО Сергею Иосифовичу АЛГАЗИНУ

Хорошую дорогу построить нелегко...

Охота сегодня удачная...

Сельские автобусные станции должны быть украшением на северных дорогах





Из нашего досье

**Михаилу Николаевичу
НОВИЦКОМУ 45 лет.
На Севере с 1979 года.
Прошел путь от мастера
до первого заместителя
начальника
Государственного
унитарного предприятия
«Северавтодор». Курирует вопросы
эксплуатации
и содержания дорог,
новых технологий.**

История о том, как и почему Михаил Николаевич Новицкий стал жить на Севере. Родился на Украине в с. Климентьевке Житомирской области. Окончил Житомирский сельскохозяйственный техникум по специальности «гидротехник». Потом служба в армии. Уволился в запас и по организованному набору с комсомольской путевкой на руках прибыл для строительства объектов на Севере. В ходу тогда было слово «романтика». Захотелось мир повидать и себя показать.

Попал, можно сказать, на передовую по освоению Севера: в составе треста «Уралстроймеханизация» потянул железнодорожную ветку от Сургута до Уренгоя. Кстати, из Прикарпатского военного округа приехали 150 человек. Стоял конец ноября 1979 года, морозищи такие, о которых он и не читал. Жить приходилось в вагончиках на прорабских участках среди лесов и болот. Романтику метели выдули, как выдули они с северных краев и тех, кто оказался слаб духом и не выдержал уже первых испытаний.

Новицкий выдержал. Работал мастером, прорабом, начальником участка, начальником производственного отдела, главным инженером межколонны. В январе 1995 года был приглашен в ДСУ-1 Государственного унитарного предприятия «Северавтодор». Трудился начальником производственного отдела, заместителем

начальника ГУП по производству, потом первым заместителем.

Не скрывает, что трудностей хватало. То, что месил грязь на дороге, обычное для дорожников явление. Сюда прижал мороз, когда живешь в вагончике, а на улице за 40 и земля промечет так, что экскаватору делать нечего: больше всего угнетала неустроенность. На смену романтике пришли серые будни. Несмотря на разование жилищного строительства, в быту веряня в основном были коммуналки, вагончики. Но он не роптал. Работал и решал проблемы, которых было немало. Тогда попытается схалтурить и сдать работу с доделками, то наверху, как следует не зобравшись, дают такие указания... Тогдаходится выбивать для полевых рабочих питание, хорошие бытовки.

Новицкий умел организовать людьми. Порой для сдачи объекта в срок приходилось работать ночью, при сильном морозе, строить автомобильные дороги и на тающих грунтах, и на вечной мерзлоте. А оттуда работы в таких условиях у всех – котлы плакал.

Вспоминается ему подчас такой эпизод. На железнодорожной линии Уренгой – Ямбург в условиях вечной мерзлоты первых участках строительства экспериментировали сами строители. Технология была еще не отработана, и в проекте б

заложена обычная очистка основания под земляное полотно. А как нарушили моховой покров, тундра этого не простила. В летний период земляное полотно и уложенные водопропускные трубы просели на глубину оттаивания мерзлоты. Местами до одного метра. Проектные институты спохватились и параллельно со строительством создавали новые технологии теплоизоляции основания по слою мха. Для этих целей использовали пенопласти и геотекстили.

Трест «Уралстроймеханизация» для Михаила Новицкого стал прекрасной школой мастерства. Это был коллектив замечательных и, я не побоюсь этого слова, великих людей, таких, как управляющий трестом Герой Социалистического Труда Евгений Сергеевич Стрельников, главный инженер Яков Ильич Фрейдин, начальник планового отдела Михаил Николаевич Пульсака.

А какие были руководители межколонн, специалисты, рабочие! Орденоносцы, победители соцсоревнований, целые рабочие династии. Один тот факт, что трест примерно половиной своих межколонн в Заполярье построил за 5 лет железную дорогу Уренгой – Ямбург и Уренгой – Надым – Пангоги со станциями и параллельной автодорогой в грунтовом исполнении, говорит о многом.

Восемь лет работы в ДРСУ-1 ГУП «Северавтодор» – это новая веха в трудовой биографии Новицкого, это восемь лет учебы и постижения тонкостей профессии.

– Самая главная задача нашего предприятия, которому исполнилось 15 лет, – говорит Михаил Николаевич, – эксплуатация и текущий ремонт автодороги. Для этого у нас имеется все: и техника, и специалисты. И у них есть желание работать. Одно удручит – финансирование по остаточному принципу. По-моему, это большая ошибка, – считает Новицкий, – построить дорогу, а потом бросить ее на произвол судьбы. Расточительство и только.

Больная тема – эксплуатация дороги. Если асфальтобетон рассчитан на определенную грузоподъемность, нельзя пускать на эту трассу тяжеловесный транспорт, превышающий все допустимые нормы. А у нас как? Едут кому не лень, контроль очень слабый. За дорогой надо постоянно следить, появилась трещинка – срочно ее надо заделать, не ждать, когда появится яма. А заделывать ямы – это все равно, что латать тришкин каftан. Процесс разрушения асфальтобетона уже пошел, поэтому наши дороги и недолговечны. Хотя есть и другие причины.

Сейчас мы многое делаем в плане содержания дорог. Закупили технику за границей для устройства шероховато-по-

верхностной обработки. К нам регулярно приезжают французские специалисты, интересуются, как это у нас идет в условиях Севера. Ну мы, конечно, кое-что и свое внесли с учетом местного климата. Процесс этот не простой, и поначалу получалось далеко не всегда гладко.

Новицкий и его коллеги постоянно учатся, ищут, как улучшить эксплуатацию дорог в северных условиях. В Северавтодоре есть лаборатория, где трудятся грамотные специалисты. Два года назад были в Мюнхене, изучали современные технологии применения щебеночно-мастичных асфальтобетонов. Применили в Нижневартовске. Получилось. И сейчас стоит вопрос о доукомплектовании имеющихся в распоряжении Северавтодора заводов с тем, чтобы широко использовать щебеночно-мастичные асфальтобетоны.

– Конечно, – признался Новицкий, – сам метод известен, но нигде не читал, чтобы кто-то применил его у нас, в России.

Получается, что мы одними из первых переходим на новую технологию.

Парк машин в России в последние годы вырос в 2–3 раза. Дороги же строим, как 30–40 лет назад, рассчитанные на прежний парк. Но мы же сейчас закупаем за границей тяжелогрузные машины весом под 50 тонн, которые быстро разрушают покрытие. Какой же выход? Надо переходить на новые технологии. Сейчас нужен другой подход.

По мнению Михаила Николаевича, необходимо, причем срочно, разработать программу и найти средства для форсированного строительства северных дорог, пока еще есть энтузиасты-дорожники. Выбетрятся из их голов запахи тайги, разъедутся они по матушке-России, по зарубежным странам, и останется держава у разбитого корыта. И снова придется собирать по земле трудолюбивых, талантливых, опытных мастеров дорожного дела. Не лучше ли их сохранить?

ДА УКРЕПИТСЯ ВЕРА!



Сургут – город и молодой, и молодых. Его отличает современная архитектура офисов и жилых домов, хотя на окраинах еще остались домики-вагончики тех, кто был первопроходцем этого края и основателем города. Здесь есть музеи, одна из лучших во всей Сибири библиотека, по вечерам открываются дискотеки...

А недавно в городе были построены храм Преображения Христова и Соборная мечеть. И дьякон отец Петр (Овсянников), и муфтий Западной Сибири Тагир-хазрат Саматов особую благодарность выразили работникам ГУП «Северавтодор»: те в качестве шефской помощи оборудовали здесь площадки для автостоянок, заасфальтировали пешеходные дорожки...

Поскольку краски не выдерживают больших морозов и резких температурных перепадов, храм украшен мозаичными рисунками.

В последние дни марта минус одиннадцать – редкая жара в этих краях. Асфальт чист от снега, мы мчимся под сто, и примерно такая же скорость у тех машин, которые движутся в нашем направлении – от Сургута в сторону Нижневартовска. 94-й километр – сбрасываем скорость, потому как бетонные плиты выстроились здесь мехами гармошки: произошла осадка грунта. Этот участок на содержание работниками Лангепасского филиала № 2 еще не принят – над ним «колдуют» строители. «Колдовство» предстоит тяжелое: даже неспециалисты понимают, каково создавать дорогу на болотах и песках. Как дому фундамент, дороге нужно прочное основание. Структурой почвы оно здесь не предусмотрено. У частых мо-

стов вывешен один и тот же указатель: «Ручей». Как шутят здесь местные жители, богатства языка не хватит, чтобы дать названия всем малым речкам-ручьям, то и дело пересекающим трассу.

Отмечая специально: с 71-го по 73-й километр проезжаем шесть «ручьев». Водитель говорит, на маршруте есть участки и насыщенное водными преградами. Почка – насыщенная влагой тубка. Добро была хоть она в одном состоянии, так нет – изменяется вместе с температурными перепадами.

Справа показывается огромный песчаный хребет, тянущийся вдоль дороги. Около 200 тысяч кубометров – такая вот выемка, чтобы дорога была ровной и с надлежащим

А давайте немного поговорим о дру-
преемственности. Дороги, в основном го-
мысловые, на огромном пространстве
вера и Западной Сибири строил началь-
объединения трестов Герой Социалист-
ского Труда Александр Исаакович Каспаров.

Один его сын работает главным инже-
ром в Смоленскдорстрое, второй – вото-
И жена, Лена, у меня, кстати, тоже до-
ница. Окончила МАДИ, работает в одно-
ДРСУ города...

– Пошли, как говорится, проторен-
путем в прямом смысле этого слова? О-
строил, вы содержите...

– Однако же проторенный путь – не-
танская дорожка. Отец сказал: хочешь че-
то в жизни добиться – начинай с нуля.

ПРОТОРЕННЫЙ



Из нашего досье

**Более семи тысяч километров
автомобильных дорог
проложил А.И. Каспаров
в этом регионе, соединив города
Сибири с нефтегазопромыслами.**

**Кроме этого, он строил
взлетно-посадочные полосы
в Тюмени, Сургуте,
Нижневартовске, Радужном,
Ноябрьске...**

**В свое время поработал
он и на юге:
тянул магистраль**

Кушка – Герат – Кандагар.

**Дорога оказалась такой,
что выдержала тяготы войны.
Сейчас Александр Исаакович –
заместитель начальника
Интердорстроя, трудится
на магистрали «Дон».**

«фундаментом». Но это еще не самый тру-
доемкий процесс. А вот когда производится
расторфовка, да когда болото метров 8-10
глубиной...

«Гармошка» давно позади, асфальт под
колесами ровный, ухоженный. Это уже хо-
зяйство Александра Александровича Ка-
спарова, возглавляющего Филиал № 2 ГУП
«Северавтодор». Сворачиваем в город Лан-
гепас, на краю которого и разместилось ад-
министративное здание дорожников. Два
пьедестала стоят друг против друга. На
одном – старенький вездеход, на другом
тоже многое повидавшая на своем веку «пе-
скоструйка» на базе ЗИЛа.

– Что эти символы обозначают, Алекс-
андра Александрович?

– Раньше здесь в хорошую погоду толь-
ко на вездеходе проехать можно было, а в
распутицу и он бы увяз. И потом, такие вез-
деходы помогали проезды строить – неза-
менимая техника была. А с помощью «пе-
скоструйки» мы дороги содержали – такая
вот преемственность.

С нуля Александр Каспаров и началь-
Служил срочную службу, был дорож-
рабочим, слесарем-мотористом, маши-
ном катка, мастером участка, прорабом.
Окончил Тюменский инженерно-строите-
льный институт. Стал главным инженером, в
том исполняющим директором СУ-952-
ста «Нижневартовскдорстрой». Следую-
щая должность – главный инженер Нижневар-
товского филиала № 1 ГУП «Северавтодор».
Уже седьмой год А. Каспаров возглавляет
Лангепасский филиал – со дня его основа-
ния. И тут, в общем-то, с нуля начал.

Основной вид деятельности тружеников
филиала – содержание автомобильных дру-
гих, протяженность которых составляет 700
км. Для этого у лангепасцев есть 64 едини-
цы техники специального и вспомогатель-
ного назначения на зимний и летний пер-
иод. Численность работающих – 95 челове-
ков. Кадровых проблем – никаких. Хоть в горо-
дке и нет рынка рабочей силы – умелые ру-
ки находят применение, – но к дорожникам
всегда очередь. Молва уже разнесла ве-
сомое о том, что коллектив здесь дружный, раб-

тящий, зарплата даже выше, чем у местных нефтяников.

За семь лет существования была у филиала практика, и удачная, реконструкции дорог, но, повторимся, главная задача коллектива – их содержание. О том, как справляются с ней дорожники, говорит хотя бы такой факт, что по итогам прошлого года Филиал № 2 занял первое место в Ханты-Мансийском автономном округе. И такой успех не случаен, ибо и в предыдущие годы дорожники из Лангепаса всегда входили в число лидеров. А среди дорожных участков именно их участок, расположенный в Покачи, держит первое место в масштабах всего предприятия.

– Чем объяснить такое завидное постоянство в лидерстве?

лась с позднего вечера и продолжалась весь следующий день. Снег сыпал так, что трудно было рассмотреть предметы в восьми-девяти метрах от себя. Я озабоченно спросил Александра Александровича:

– К Сургуту пробьемся?

Он лишь засмеялся:

– Мы с первой упавшей снежинки на трассе. Для нас ведь такая погода не сюрприз. И если думаете, что лучшими по содержанию нас за красивые глаза считают, то ошибаетесь.

Мы ехали если и не сто км/ч в час, то не из-за дорожных условий, а по причине безобразной видимости. Машины, в том числе, конечно же, и снегоуборочные, можно было рассмотреть лишь «глаза в глаза». Вот пока-

ше пары минут. Ребята работают по жесткому графику, потому и заносов нет. Не было еще такого, чтобы из-за нашей расторопности водители простили...

Начальник и мастер действительно обмовились лишь парой слов на лету, и каждый продолжил свой маршрут.

У мостика через речку Ер-Ях, где стоит щит в надпись: «Опасный участок 3 км», я все же увидел стоящий на обочине старенький «жигуленок». Спросил его водителя, жителя Лангепаса шестидесятилетнего В. В. Цыганова:

– Бойтесь, застрянете на опасном участке? Или почему остановились?

Вот дословный его ответ:

– А чего бояться? Товарища тут жду, до-

ПУТЕМ

**ВПИСЫВАЕТ СТРОКИ В СВОЮ РАБОЧУЮ БИОГРАФИЮ
АЛЕКСАНДР КАСПАРОВ, СЫН ЗНАТНОГО ДОРОЖНИКА,
ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
АЛЕКСАНДРА ИСАКОВИЧА КАСПАРОВА.
НО ОТ ЭТОГО ЕМУ НИЧУТЬ НЕ ЛЕГЧЕ.**



Александр Александрович Каспаров чуть пожимает плечами:

– Условия равные, а при равных условиях все решают кадры. Вовсе не хочу сказать, что у других специалисты хуже, но... Но у нас же люди просто преданы работе! Вот возьмем семью Бугаенко. Раиса Антоновна – такого бухгалтера в масштабах предприятия трудно найти. Владимир Михайлович – главный механик, и посмотрите, в каком состоянии у нас находится техника! Сын их, Костя, считай, вырос у нас, а сейчас в Сургутском ДРСУ главный инженер.

Высшими баллами оценивает начальник филиала деятельность грейдериста Формачука, водителей Новикова, Фаткуллина...

– Сезон выдался тяжелейший, но они так себя проявили!..

– Зато теперь можно дух перевести, зима закончилась.

Каспаров с улыбкой взглянул на меня:

– Ну что вы! У нас и в мае снегопад не редкость...

Не знаю, как в мае, но в последние дни марта разыгралась настоящая метель. Нача-

злась роторная, за ней еще одна... Каспаров пояснил:

– На первой – наш мастер, Олег Тычинин. Прекрасный работник! – Показал на циферблatt часов. – Надо срочно переговорить с ним, но на весь разговор – не боль-

говорились встретиться. У него тоже «пятерка», мы с ним коммерцией немного занимаемся, надо отвезти кое-что...

– По такой погоде?

– А при чем тут погода? Дороги у нас – сами видите, какие. Куда нам надо, туда и проедем.

– Счастливого пути!



НАДЕЖДА И ОПОРА



У Владимира Константиновича РУКАВИШНИКОВА, начальника ДСУ №3 ГУП «Северавтодор», 25-летний юбилей производственной деятельности в Нефтеюганске состоялся 26 октября 2002 года.



Направлен был сюда сразу после окончания института по распределению, и как любому человеку, приезжающему на Север, думалось: ненадолго, год-другой. И вот уже более 25 лет на Севере. Половина жизни здесь, лучшая половина. Здесь родились и выросли дети. Свыше 20 лет проработал в Нефтеюганском ДРСУ, предприятие обслуживало подъездные дороги к нефтяным месторождениям и вахтовым поселкам.

Горячее это было время, стране нужна была нефть, для добычи которой необходимы дороги. Многие производства приходилось начинать с нуля, осваивать новые технологии и новую технику. Сначала не хватало техники, оборудования, людей. Но было главное – желание работать и стремление своей работой радовать людей.

Со временем смонтировали новый завод «Тельтомат», приобрели асфальтоукладчики с высокой производительностью и импортные катки.

Приходилось, набирая людей, комплектуя бригады, учить их в УПК силами своих главных специалистов. Успешно окончившим курсы при учебном комбинате выдавались соответствующие удостоверения. Потом многие из них вместе со свои-

ми преподавателями дополнительно обучались в институте повышения квалификации и в Академии народного хозяйства.

И вот с такой техникой и с такими специалистами обслуживали, ремонтировали дороги для нефтяников. К чести нефтяников они денег на прокладку дорог не жалели. Если что-то дорожники делали с отклонениями от правил, то причина была в требованиях заказчика и сжатых сроках исполнения.

Об особенностях работы дорожников в северных условиях можно говорить часами. На вопрос о том, что здесь главное, Рукавишников ответил:

– Должна быть хорошая техническая оснащенность и качество исходных материалов.

Предприятие, которым руководит Владимир Константинович Рукавишников, это Дорожно-строительное управление №3 (Нефтеюганский филиал Государственного унитарного предприятия «Северавтодор»). Предприятие молодое, перспективное. Начинали работу по выпуску асфальтобетонной смеси на установке ДС-158 производительностью 50 тонн в час. Сегодня цель предприятия – строительство, реконструкция, эксплуатация и ремонт автомобильных дорог. Для выполнения этой задачи необходимы высокоэффективные, ресурсосбе-

регающие технологии производства рабо- дорожно-строительных материалов.

Высокая эффективность производст- ва, качество работ достигаются за счет ис- пользования высококачественного щебня и битума, применения нерадиального порошка и совершенствования технологии устройства покрытий с исполь- зованием современной укладочной и уп- лощающей техники лучших западных фирм. За период 1998–1999 гг. в ДСУ-3 была ос- тавлена немецкая асфальтобетоносе- тельная установка производительностью 170 тонн в час фирмы «Беннигхойен», позволяющая получать качественные горячие теплые асфальтобетонные смеси любого данного гранулометрического состава. Эффективная система пылеудаления позво- ляла расположить АБЗ в промышленной зоне Нефтеюганска без нарушения экологии и она и города.

АБЗ имеет наземное битумохранилище, установку для приготовления модифи- цированного битума. Дополнительно в 2000 г. на базе смонтированы вертикальные склады для хранения нефтебитума. Площадь складирования каменных материалов позволяет заготовить до 65 тыс. кубометров фракционного щебня, железнодорожные тупики позволяют принять до 25 тыс. тонн.

неральных материалов в месяц. Для подготовки производства высококачественного щебня требуемых фракций на участке погрузо-разгрузочных работ железнодорожного тупика установлен дробильно-сортировочный комплекс, который позволяет получать щебень кубовидной формы и требуемых фракций.

Заводская лаборатория оснащена современным оборудованием, необходимым для входного и операционного контроля качества исходных материалов, а также выпускаемых асфальтобетонных смесей, ведения контроля на объектах и местах производства работ.

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Основной вид деятельности предприятия ДСУ-3 – строительство, реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог. Оно также реализует свою продукцию, в том числе асфальтобетонную смесь, щебень различных фракций, выполняет услуги по приемке и хранению грузов, приходящих по железной дороге, в том числе битума.

В 2003 году предприятием были введены в эксплуатацию следующие объекты: реконструированный участок автодороги Нефтеюганск – Мамонтово, км 2 – км 11, капитально отремонтированный участок автодороги Нефтеюганск – Левый берег Оби протяженностью 4 км, а также производственная база БПО «Левый берег» ДСУ-3 ГУП «Северавтодор», второй пусковой комплекс. Выполнен комплекс работ по содержанию территориальных автодорог протяженностью 38 км.

Освоено собственными силами в 2002 году 189546 тыс. руб., в том числе: строительство автодорог (субподряд) – 59100 тыс. руб., реконструкция автодороги Нефтеюганск – Мамонтово, км 2 – км 11 – 85988 тыс. руб., капитальный ремонт автодорог – 16098 тыс. руб., содержание автодорог и автозимников – 14506 тыс. руб., прочие реализации – 6063 тыс. руб.

Выпуск асфальтобетонной смеси за последние 4 года составил:

1999 год – 34327 т
2000 год – 99961 т
2001 год – 117000 т
2002 год – 71876 т

Новая высокопроизводительная техника позволяет выполнять работы с высоким качеством.

Владимир Рукавишников постоянно подчеркивает, что надо, прежде всего, верить в дело, которым занимаешься, и в людей, которыми руководишь, доверять их профессионализму и быть до конца честным и откровенным в производственных взаимоотношениях. Его опорой в трудные минуты были главный инженер Руслан Вениаминович Чистяков, начальник ПТО Сергей Алексеевич Плешаков, диспетчер Людmовна Пивоварова, оператор АБЗ

Алексей Федорович Бражников, Ветров Николай Петрович, мастер на все руки. И таких людей большинство.

– Сейчас, – говорит Владимир Константинович, – это наша надежда на будущую перспективу. С такими людьми да с нашей базой здесь, на Севере, можно строить первоклассные автомобильные дороги. Коллектив предприятия верит, что так и будет.



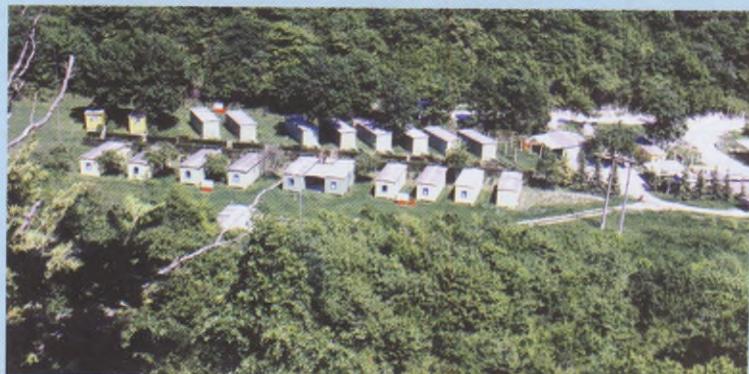
«ОБЬ» У ЧЕРНОГО МОРЯ

«Обь» – так называется база отдыха, расположенная в поселке Лермонтово, у Туапсе. Принадлежит она ГУП «Северавтодор» и принимает северных гостей (а правильнее – хозяев) уже десять лет.

Здесь 70 койко-мест, и за сезон на берегу ласкового моря ежегодно отдыхают около 300 человек.

Стоимость путевки – 6 тысяч рублей, но фактически обходится она дорожнику по 1200 рублей, остальную сумму доплачивает предприятие.

Многие труженики Сургута предпочитают ехать на юг на своем транспорте, благо дальний край теперь связан с Европой хорошими мостами и дорогами. Для них на базе оборудованы автомобильные площадки.



**«Обь»
на берегу
моря –
райское
место!**

Нефтеюганское ДЭУ-4 считается одним из лучших дорожных коллективов, подведомственных ГУП «Северавтодор». Об этом свидетельствуют Почетная грамота Минтранса РФ «За заслуги в развитии дорожной отрасли России» и отзывы руководства ГУП «Северавтодор».

Сегодня управление достаточно обеспечено техникой для обслуживания территориальных и федеральных дорог, а малая механизация здесь на зависть всем дорожникам округа. В ДЭУ-4 успешно выполняются работы по передовым технологиям.

В ведении ДЭУ-4 три участка:

Приобский, Пойковский и Нефтеюганский. В любую погоду дороги в хорошем состоянии.

Нареканий нет. Дважды в год, летом и зимой, в округе проходят конкурсы по содержанию дорог.



Техника ДЭУ

ХОЛОДА, ТРЕВОГИ

А ДОРОГА СЕРОЮ ЛЕНТОЮ ВЬЕТСЯ...

Это только в песнях дороги вьются серою лентою. И пусть читатели журнала «Автомобильные дороги» не думают, что на Севере, в Ханты-Мансийском автономном округе, нет хороших, прямых асфальтированных дорог. Все здесь делается по европейским стандартам. Как пример – Нефтеюганск. История дорожной службы района как самостоятельной организации началась 15 лет назад, когда был образован райавтодор. Нефтяники передали ему 137 километров автодорог и технику, про которую говорят: «На тебе, боже, что нам не гоже». Во всяком случае ездить она могла только на буксире.

Начальник управления **Сергей Александрович СТРОЙЛОВ**, вспоминая то время, и сейчас жалеет женщин, которые вручную разбрасывали на дорогу пескосолянью смесь из кузова машины. Сегодня об этом немногие помнят, современной техники в ДЭУ хватает. Но что она без людей, без профессионалов, мастеров своего дела? Таких, как водители Нефтеюганского участка Вадим Ирейкин и Иван Скотников, знающие дорожную технику, как свои пять пальцев, водитель Пойковского участка Виктор Бабин, он трудится здесь со дня его образования, начальник Приобского участка Эдуард Карапетян и водитель Флорид Гарифуллин.

Заслуженным авторитетом пользуются водители комбинированных машин и по совместительству (в зависимости от сезона работы) машинисты и операторы заливочных и разметочных комплексов, такие, как А. Вертиков, Н. Плявских, А. Муравейко.

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Содержание автомобильных дорог	105966 руб.
Мероприятия по повышению безопасности движения	19792 руб.

ДЕЛО СТРОЙЛОВА

... Плыла и плыла внизу под крылом самолета бескрайняя тайга с ее суровым зимним цветом. Белыми лентами вились схваченные морозом большие и малые реки, в низких берегах лежали на диво круглые, будто на заказ вычерченные, самых причудливых форм озера. Велика равнина, велика земля. Эта бесконечная до самых небес завораживающая ширь знобящим чувством отзывалась в сердце, поселяя в нем тревогу и ожидание.

Таким увидел Сергей Страйлов северный край, когда молодым специалистам после окончания Сибирского автомобильно-дорожного института в октябре 1984 года впервые летел сюда.

Его первый объект – строительство объ-

ездной дороги. Начало зимы. Распутица болота. Звено Сергея работало на устройстве дорожной одежды – укладывали пласти. В звене десять человек, десять харахор. Как сделать их монолитным рабочим коллективом? Пожалуй, эта задача была сложней производственных планов.

Впрочем, как он сейчас вспоминает, жили дружно. Каждый день автобус вез их из Пыть-Яха на строительную площадку за 100 километров. В дороге каких-либо историй не услышишь...

Второй объект – на Средне-Балыкском месторождении нефти. Потом были дороги на Мало-Балыкском, Петелинском и Сабинском месторождениях. Дороги нужны были нефтяникам как воздух – шло обнаружение новых месторождений. Иногда бывало рисковали жизнью, лишь бы добраться до буровой. На дорожников тоже молились. Любой срыв в работе нефтяков и буровиков из-за дорог – ЧП. Коллектив работал слаженно, четко, как часы. И награда людям за трудовое рвение – отличная погода, позволившая завершить работы на строительстве в срок.

Через три года Страйлов перешел в фаворитский Мамонтовский райавтодор, занимавшийся содержанием дорог. Дело было знакомое, а трудолюбие и упорство молодого специалиста вскоре были замечены и оценены. Его назначают главным инженером, а через шесть лет – начальником д



Руководители ГУП "Северавтодор". Крайний слева – Сергей Стройлов

рожно-эксплуатационного управления № 4. Главная проблема предприятия в ту пору – крайняя изношенность техники и механизмов, отсутствие собственной базы, ремонтных мощностей. С этого начинал. А сегодня всем необходимым для дорожных работ ДЭУ-4 располагает, продолжая уверенно наращивать «мускулы». На самом современном уровне строится дорожно-ремонтный пункт Приобского месторождения со всеми необходимыми для работы и отдыха объектами.

Сейчас под началом Стройлова трудятся 180 человек в Нефтеюганске, в Пойковском и на Приобском участке. Почти половина работников имеет стаж десять и более лет. Это говорит о стабильности. А еще о том, что в управлении заботятся о людях, с пониманием относятся к их нуждам.

О своем профессиональном выборе – быть дорожником – Сергей Александрович ни разу не пожалел. А то, что это именно его дело, понял, еще учась в институте, куда поступал вместе со своими одноклассниками, с которыми до сих пор поддерживает связь. Хотя, наверное, любовь к дорожному делу у него от отца, дорожного мастера.

СПАСИБО, ДОРОЖНИК!

Мы сидим с Сергеем Лазаревым, главным инженером ДЭУ-4 в его кабинете, и я прошу рассказать о специфике работы по содержанию автодорог в северных условиях.

– Природные катаклизмы, резкие перепады температур – все это не позволяет халатно относиться к главной задаче – обеспечению безопасного проезда по нашим автодорогам, – говорит Лазарев. – Наша работа, может быть, не очень приметна, но

очень не проста. Дорогу мало построить, надо, чтобы она всегда была в хорошем состоянии, нужен постоянный, ежедневный уход. В зависимости от времени года дорога требует привлечения специалистов различной направленности. Зимой – это водители КДМ, машинисты тракторов и грейдеров, а летом – специалисты по разметке, заливке трещин, устройству щитов. Все сезонные работы выполняются одним и тем же коллективом, без привлечения людей со стороны. Для того, чтобы заработать лишнюю копейку, находим объемы работ за пределами района и даже округа. Тревогу вызывает ликвидация дорожного фонда, хотя работы на дороге всегда хватает. В эксплуатации управления находится участок федеральной дороги Тюмень – Ханты-Мансийск, той, что связывает округ с Большой землей. Это накладывает дополнительный груз ответственности на дорожников. Сложно оценивать свой труд самому и скорей всего нескромно.

«ЯКОРЬ» ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ

«Якорь» – страховая компания, к услугам которой обратились дорожники предприятия. И отныне им оказываются медицинские услуги по стоматологическому лечению примерно на 12 тысяч рублей в расчете на каждого работника Северавтодора.

Надо еще сказать, что при нестандартных, сложных ситуациях, когда местные медики бессильны, больным за счет «Якоря» делают операции в Москве, других ведущих клиниках страны.

Тут главный инженер достал стопку писем, памятных адресов, поздравлений в адрес работников ДЭУ-4 ГУП "Северавтодор". Вот только некоторые из них.

Уважаемые дорожники! Хорошие дороги – проблема историческая, актуальная для России. Приятно видеть, что за последнее время вашими усилиями преображаются улицы Нефтеюганска, другие трассы. Большое вам спасибо!

Дороги – визитная карточка города, и мы хотим, чтобы Нефтеюганск славился и качеством своих дорог. Пусть они будут комфортными и безаварийными.

**Виктор ТКАЧЕВ,
глава местного
самоуправления
Нефтеюганска**

Работники дорожного хозяйства! Результат вашего труда вос требован каждым жителем района. Сегодня можно говорить об этом с гордостью: дороги с твердым покрытием соединяют все поселки района, пронизывают территорию, словно артерии, и являются живой связующей нитью для нефтяников и медиков, для предпринимателей и студентов. Словом, дорога – это жизнь. Спасибо вам за нее!

**Александр КЛЕПИКОВ,
глава Нефтеюганского
района**





НА ПРАВОМ ФЛАНГЕ

Филиал № 1 – самое большое подразделение в системе ГУП «Северавтодор». Здесь трудятся около 400 человек, которые обслуживают 350 км автомобильных дорог. Четыре последних года в проводимом Дорожным департаментом округа конкурсе по содержанию дорог нижневартовцы неизменно занимают призовые места. Руководит коллективом почетный дорожник России Михаил Николаевич МЕЛЬНИК.

– Представляете нашу географию? – говорит он. – Для решения поставленных задач мы имеем семь производственных баз. Так вот, одна из них, что в Ново-Аганске, расположена в двухстах километрах от Нижневартовска, где стоит наша контора.

– Наверное, таким северным да сибирским просторам вы в первую очередь и удивились, когда приехали сюда из благодатного курортного края?

– Нет. Первое удивление другим было вызвано. Я только диплом получил, знания из головы еще не выветрились, во всяком случае хорошо помню, что температура хрупкости промышленных битумов минус 21 градус, а тут морозы в пятьдесят не ред-

кость. И мне, новоиспеченному мастеру, говорят: нужно строить АБЗ, потом тянуть дорогу к нефтепромыслам. Вот тут я и удивлялся: как строить?

Благодатный курортный край, где вырос Михаил Мельник. Западная Украина. Здесь, в городе Самбore, он после возвращения из армии стал работать дорожным рабочим в местном совхозе, потом поступил во Львовский политехнический и в 1988 году, сразу после его окончания, прибыл сюда, в Нижневартовск.

– Удивлялся я нашему климату недолго – не до удивления было. Тут уже с октября пора гололедов начинается, а следом – снегопады. Организуется оперативное обслуживание и содержание дорог. Так что запряся и – вперед. И день на трассе, и ночь. Хорошо, семья меня понимала...

Еще бы такой семье – и не понять дорожника! Ведь жена, Елена Викторовна, сама «этой крови», заведующая дорожной лабораторией. А ее отец, Виктор Михайлович Водопьянов, приехал сюда еще по комсомольской путевке – осваивать Север в качестве дорожника. Он почетный дорожник, начальник асфальтобетонного завода.

Михаил Николаевич Мельник все пятнадцать лет после института работает на одном месте, правда, в разных должностях: мастером, прорабом, заместителем начальника, главным инженером и вот уже шесть лет руководит крупнейшим в предприятии коллективом. Основное направление деятельности Филиала – содержание и ремонт автодорог. Для этого есть 190 единиц специальной и вспомогательной техники, в том числе пять асфальтобетонных укладочных комплексов. Базы оборудованы теплыми помещениями для их стоянок.

Объемы по строительству, реконструкции, ремонту невелики, хотя потенциал, технический и кадровый, позволяет дорожникам делать намного больше.

– С техникой ясно, – говорит М. Мельник. – Ее производительность создателями заложена. А вот люди – мне часто кажется, что у них сил и выносливости просто нет. И ведь не из-под пальца работают, не из-за длинного рубля! Были и, чего грех таить, быт у нас тяжелые периоды, когда зарплата по два-три месяца зарабатывалась, но производственные показатели от этого не падают. Умеют люди работать хуже, чем могут, понимаете? Это и есть профессионализм. Именно профессиональными я считаю мастера В. Козодоеву, водителя Н. Родионова, газосварщика Н. Гапончикова, маляриста погрузчика В. Уланова, диспетчера Л. Смолюкову.

А отношение к делу самого Михаила Николаевича так характерно, что директор Нижневартовского региональной дирекции Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа С. Галкин:

– Очень ответственный человек. Что бы ему ни поручили – сделает все, ни повторять, ни перепроверять не приходится. На таких отработок держится.



КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР!



Основным видом деятельности ДРСУ-1 ГУП «Северавтодор» является содержание, реконструкция и ремонт автодорог и мостов, находящихся на балансе Сургутской региональной дирекции Дорожного департамента ХМАО. А это ни много ни мало 206,7 километра территориальных дорог, 6,2 километра автодорог федерального значения, автомобильный мост через Обь протяженностью 2,1 километра и 1917 погонных метров малых мостов.

Руководит ДРСУ-1 Валерий Васильевич ЯНЧАК.

Дороги, закрепленные за ДРСУ-1, содержатся в хорошем состоянии. Об этом свидетельствуют акты проверок качества содержания автодорог и мостов, которые проводятся ежемесячно с участием представителей заказчика – Сургутской региональной дирекции, генподрядчика – ГУП «Северавтодор» и ГИБДД Сургута, а также отозвы водителей.

А что за этим? Нелегкий труд дорожников, неплохое техническое оснащение – три производственные базы, оборудованные теплыми стоянками, асфальтобетонный завод в Сургуте, асфальто-кладочный комплекс импортного производства, железнодорожный подъезд и путь для выгрузки инертных материалов. Но главное, конечно, квалифицированный и дружный коллектив, силами которого реконструирована автодорога Сургут – аэропорт, Сургут – Лянтор (земляные работы, устройство щебеночного основания), выполнен ремонт автодороги Сургут – Нефтеюганск (укрепление обочин щебнем, укрепление откосов пескоторфяной смесью), ведутся работы по заливке швов, замене и установке дорожных знаков, разметке.

Из нашего досье

В 2002 году силами ДРСУ-1 были выполнены следующие работы: отсыпка земляного полотна – 38,6 тыс. куб. м, устройство щебеночного основания – 28,2 тыс. кв. м, ямочный ремонт – 13106 кв. м, устройство шероховатой поверхностной обработки – 39,3 тыс. куб. м, устройство дорожной разметки – 709,5 км линий, заливка швов битумной мастикой – 16 км шва, укрепление обочин щебнем – 12,97 тыс. кв. м, укрепление откосов – 95 тыс. кв. м.

Об этом мы беседовали с одним из самых молодых руководителей – начальником ДРСУ-1 Валерием Васильевичем Янчаком. Биография у него пока скромна и невелика: служба в Воздушно-десант-

ных войсках, инженерно-строительный институт. Распределился на Север, в Нижневартовский район. Что тоже неудивительно. Ведь за время учебы в институте бывал тут дважды на практике, работал волонтером.

Была у него в то время, как, наверное, и у многих других водителей, любимая мелодия: «Крепче за баранку держись, шофер...» Эти слова оказались как бы пророческими, и сегодня крепко держит в своих руках нити управления дружным коллективом ДРСУ-1 молодой руководитель.

Появились у молодого руководителя и другие конкретные задачи: изготовление дорожных знаков, средств ограждения. Снова пришлось сесть за учебники, изучать технологию изготовления современных дорожных знаков с использованием импортной и отечественной цветной световозвращающей пленки.

– Вообще-то, работа у дорожников, наверное, самая интересная, – улыбнулся Валерий Васильевич. – Порой приходится вставать до рассвета, но душа радуется, когда едешь и видишь, что дорога в хорошем состоянии. Все на месте: разметки, знаки, всевозможные ограждения. То есть людям – водителям и пассажирам будет комфортно в пути. И безопасно. Ради этого мы и трудимся.

– Высокое качество дорожно-мостовых работ в настоящее время базируется на совершенствовании проектного дела, ориентации на повышение долговечности дорожных конструкций и сооружений, учете региональных особенностей, природно-климатических, геологических и влажностных условий, разработке и внедрении приемлемых новых технологий, применении новых систем инженерных устройств, обеспечивающих безопасность движения, экологическую безопасность и выполнение эстетических требований, – говорит Валерий Васильевич.

Виктор БЕЦ, начальник Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа;
Евгений АГАФОНОВ, главный инженер ОАО «Трансмост»;
Сергей ДЯДЬКИН, главный инженер ОАО «Мостострой-11»

ЖЕМЧУЖИНА СЕВЕРНОГО КОРИДОР

СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ ИРТЫШ
НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ ХАНТЫ-МАНСИЙСК – НЯГАНЬ СООТВЕТСТВУЕТ
ДОЛГОВРЕМЕННЫМ НАЦИОНАЛЬНЫМ ИНТЕРЕСАМ РОССИИ И РЕГИОНОВ,
ВХОДЯЩИХ В ЭТУ ТРАНСПОРТНУЮ ЗОНУ

Освоение Сибири с ее огромными пространствами длительное время сдерживалось из-за отсутствия постоянных и надежных путей сообщения. В начале двадцатого века известный французский путешественник Клавдий Оланьон писал: «Плохая слава Сибири зависит главным образом от двух причин: одной материальной, а другой нравственной, или, точнее говоря, политической. Когда Сибирь будет достаточно заселена, когда усовершенствуются и умножатся ее речные и железнодорожные пути, когда передвижение товаров и пассажиров станет менее затруднительным, когда будут использованы ее естественные богатства, она станет, может быть, великим центром земледельческой и промышленной культуры».

Прошло ровно 100 лет, но слова, высказанные Оланьоном, остаются актуальными – дальнейшее использование природных богатств этих мест возможно только при строительстве сети железных и автомобильных дорог.

СУРОВАЯ И БОГАТАЯ ЗЕМЛЯ

Особую остроту эта проблема приобрела в связи со сложившейся конъюнктурой нефти на мировом рынке и повышением ее значения как основной статьи доходов в экономике России в настоящее время. В настоящее время в ХМАО добывается 57 процентов всей нефти, добываемой в Российской Федерации, или около 5 процентов всей мировой добычи. На территории ХМАО проходят десятки линий газо- и нефтепроводов. Имеются значительные запасы древесины, наряду с вывозкой древесины осуществляется выпуск готовой продукции на предприятиях деревообрабатывающей промышленности. Налажено производство промышленных изделий, оборудования, строительных материалов, пищевой и рыбной продукции.

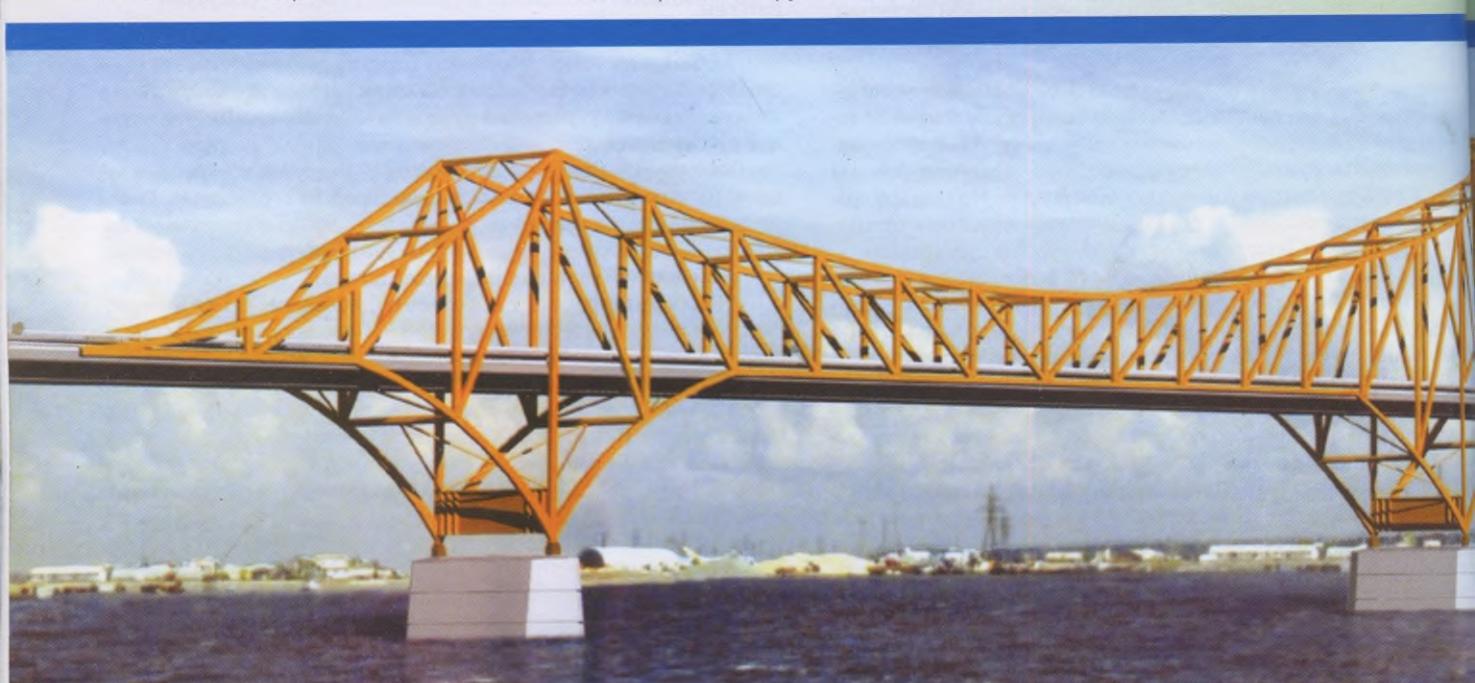
На нефтеперерабатывающих предприятиях осуществляется производство бензина, дизельного топлива и других продуктов. В пределах округа выявлено большое

количество металлических (железо, марганец, цветные металлы) и неметаллических (бурый уголь, горный хрусталь, каменное уголье, строительные материалы, фосфориты) полезных ископаемых.

Все это свидетельствует о концепции в округе такого количества полезных ископаемых, транспортная доступность которых дальнейшее освоение которых существенно облегчается при строительстве дорог по северному варианту через Пермь – Екатеринбург – Ханты-Мансийск...

Выбор транспортного коридора в направлении на Ханты-Мансийск и дальнейшее освоение которых существенно облегчается при строительстве дорог по северному варианту через Пермь – Екатеринбург – Ханты-Мансийск...

Наиболее перспективным и важным направлением дальнейшего освоения Ханты-Мансийского автономного округа является строительство моста через Иртыш. Это позволит не только значительно сократить время в пути из Екатеринбурга в Ханты-Мансийск, но и создать дополнительные возможности для развития промышленности и сельского хозяйства в регионе.



мых, повышающих экономический потенциал регионов.

Отсутствие капитального автодорожного мостового перехода через реку Иртыш не позволяет осуществлять постоянную связь Ханты-Мансийска с прилегающими регионами и развивать транзитное межтерриториальное сообщение по всей магистрали.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране и регионе, осложняющую выполнение программы роста объемов промышленного производства, администрации ХМАО было принято решение рассмотреть целесообразность строительства нового транспортного коридора, учитывая весьма значительную потенциальную транспортную потребность в таком строительстве. Ввод в эксплуатацию нового дорожного объекта позволит организовать прохождение части грузовых транспортных потоков, проходящих через реку, на новые западные (относительно Ханты-Мансийска) внешние магистрали и без перепрода, что является безусловным достоинством данного проекта.

Предложения, заложенные в нем, являются цennыми также и в том плане, что они позволяют соединить разрозненные участки дорог в единую магистраль, проходящую по богатейшим нефтяным районам.

НЕФТЯНЫЕ РЕКИ И ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ

Задача состоит в концентрации во времени дорожно-строительных мероприятий и финансовых потоков для решения проблемы коренного улучшения

условий движения на самой перспективной магистрали, проходящей по ХМАО в пределах Тюменской области.

Не будет большим преувеличением сказать, что значение и необходимость строительства моста и всего транспортного коридора еще более увеличивает-

верный маршрут", проходящему по направлению Пермь – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск с выходом на широтную магистраль Москва – Владивосток.

Это обстоятельство еще раз подтверждает необходимость новой транс-

портной магистрали, соединяющей районы, богатые сырьевыми ресурсами, обеспечивающими экономическую безопасность государства, с центром России.

Новое транспортное направление дорога Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск имеет следующие показатели: протяженность – 2653,8 км, в том числе в пределах ХМАО – 1038 км. А в качестве первоочередного объекта, обеспечивающего круглогодичное движение автотранспорта в Ханты-Мансийском округе, разделенном Иртышом, предлагается строительство капитального автодорожного мостового перехода.

Перспективы развития экономики ХМАО, по имеющимся данным, убедительно свидетельствуют о необходимости незамедлительного строительства мостового перехода через Иртыш.

Экономика региона выходит из стадии кризиса в фазу стабилизации и постепенного подъема. Поскольку этот процесс обычно сопровождается ростом важнейших народнохозяйственных показателей, то следует прогнозировать и дальнейший рост транспортных потоков.

В любом случае реализация идеи нового транспортного коридора является тем транспортным звеном, без которого дальнейшее освоение нефтяных богатств региона будет затруднительно. И это оче-

«Когда Сибирь будет достаточно заселена, когда усовершенствуются и умножатся ее речные и железнодорожные пути, когда передвижение товаров и пассажиров станет менее затруднительным, когда будут использованы ее естественные богатства, она станет, может быть, великим центром земледельческой и промышленной культуры».

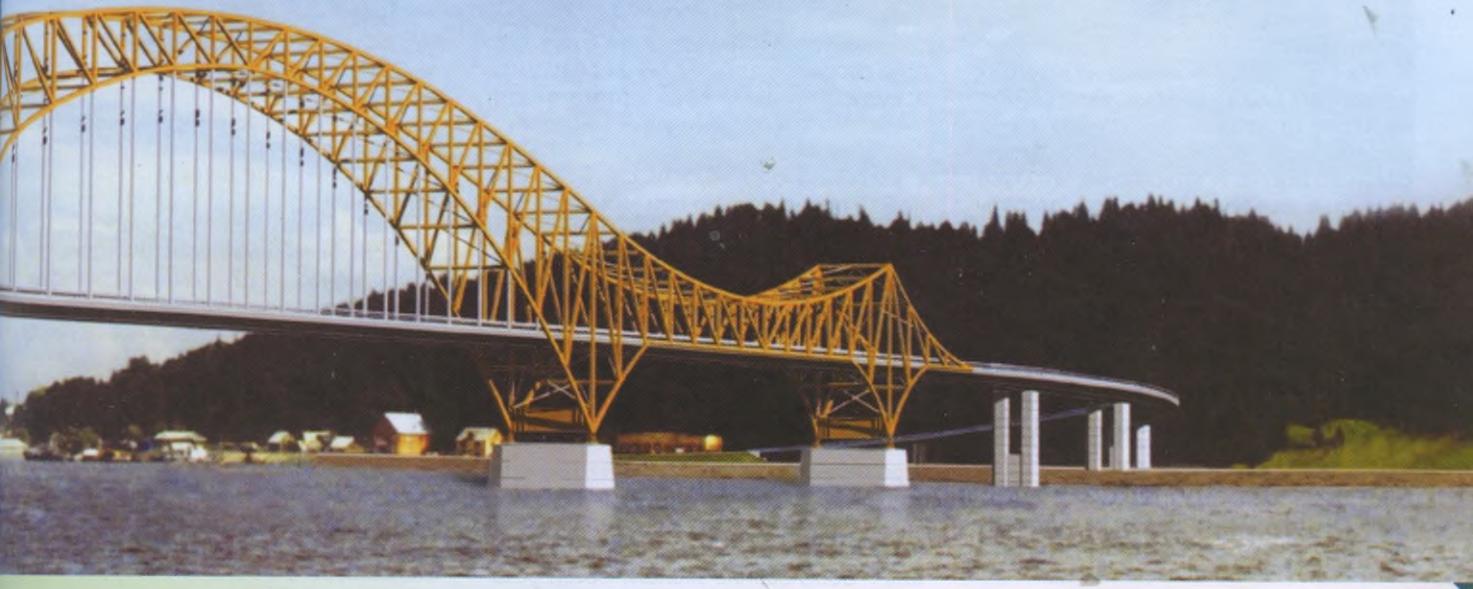
К. Оланьон

ся, если рассмотреть этот вопрос с позиций развития национальной экономики и с точки зрения долговременных интересов России.

Тема транспортных коридоров в настоящее время широко освещается в печати. Ее обсуждают на коллегиях и других мероприятиях в Министерстве транспорта, Минэкономики. Подчеркивают высокий уровень экономического эффекта – порядка 10 млрд долларов в год, которой может быть получен от транспортировки транзитных грузов через территорию России и стран СНГ. Ссылаются на опыт государств, имеющих значительные валютные средства за транспортировку через свою территорию различных грузов.

В соответствии с заданием Министерства транспорта РФ разрабатывается Национальная программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог Российской Федерации. В ней определенное место отведено транспортному коридору "Урал – Сибирь. Се-

Будущий мост через Иртыш





Александр Филипенко и Сергей Собянин – частые гости мостостроителей

видно: повышенные затраты на доставку необходимых грузов и материалов (проезд через Иртыш отсутствует в течение двух месяцев) нанесут невосполнимые потери народному хозяйству. А рост парка автомобилей и интенсивности движения на дорогах умножит эти потери.

Опыт проектирования и строительства мостовых переходов через Обь в Барнауле и в Новосибирске, Дон в Ростове-на-Дону, Волгу в Ульяновске, МКАД показывает, что рядом с объектом сразу начинают появляться мотели, гостиницы, автозаправочные станции, мастерские по оказанию услуг. К тому же проект комплексной застройки территории, прилегающей к зоне будущего моста, повышает ценность земель, что еще больше увеличивает эффективность строительства мостового перехода.

Окупаемость инвестиций в подобные проекты обеспечивается непрерывным характером транспортного процесса. А само строительство транспортных коридоров соответствует долговременным национальным интересам России и регионов, входящих в зону транспортного тяготения.

Уже сегодня экономические возможности ХМАО и Ханты-Мансийска снижены из-за отсутствия развитой системы автотранспортного сообщения федерального округа. А затягивание его строительства повлечет за собой затраты на паромные переправы. Отметим, что в настоящее время количество паромных переправ во всем мире стремительно сокращается (в Европе их нет, кроме морских паромов). Паромы целесообразны только на первоначальном этапе транспортного обустройства.

ГДЕ СТРОИТЬ И КАК

Ханты-Мансийск как город функционирует более 40 лет, его население составляет 37 тыс. человек. Город имеет

сложившуюся инфраструктуру, но, как и регион в целом, нуждается в более качественном уровне транспортного обслуживания хозяйственных связей. Вопрос в том, какой мост нужен уже сегодня и будет нужен завтра.

Согласно проведенным расчетам, строительство мостового перехода с балочным пролетным строением в ство-

Отсутствие капитального автодорожного мостового перехода через реку Иртыш не позволяет осуществлять постоянную связь Ханты-Мансийска с прилегающими регионами и развивать транзитное межтерриториальное сообщение по всей магистрали.

ре № 4 является наиболее экономически эффективным. И с точки зрения международных показателей и стандартов, и отраслевого норматива, установленного в нашей экономике. Анализ сценариев и рисков показал, что упоминавшийся выше вариант строительства является предпочтительным и достаточно надежным.

В то же время следует отметить, что если рассматривать задачу шире и иметь в виду, что мост через Иртыш входит в состав первой очереди транспортного коридора, данный вариант приведет к увеличению стоимости строительства на 6–9 процентов. Но при этом срок окупаемости строительства составит не более 7,5 лет, что ниже нормативного. Срок окупаемости строительства первой очереди транспортного коридора при сооружении моста по балочной схеме составит 6,9 лет. То есть строительство моста по любой схеме экономически целесообразно.

При обосновании инвестиций на строительство мостового перехода через Иртыш была проведена и соответствующая оценка воздействия строительства на окружающую среду. Цель ее проведения – обоснование экологической безо-

пасности основных проектных решений и оценка возможных последствий на окружающую среду. Задача – ориентировочная количественная оценка воздействия на природную среду.

В ходе исследований проведен анализ современного состояния окружающей среды района строительства, собрана информация о природных условиях и состоянии компонентов экосистемы. Проанализированы антропогенные нагрузки, получены сведения о фоновых значениях загрязняющих веществ. Далее по вариантам створов и конструкций были определены виды воздействий с учетом перспективы развития выполнена их ориентировочная количественная оценка.

Результаты расчетов позволили определить предполагаемые зоны негативного влияния и уровень воздействия окружающей среды. Было определено, что в границах рассматриваемого участка при эксплуатации дороги в зоне влияния трассы могут оказаться в основном промышленные и складские территории правого берега, а при строительстве отдельные периоды работ может наблюдаться сверхнормативная акустическая нагрузка и загазованность территории, ближайшей к стройплощадке жилой застройки города.

Для предотвращения попадания загрязнений реку и на территорию водных охранных зон в проекте предусмотрена система сбора верхностного стока с проезжих частей мостов и подходов с последующим отведением его в очистные сооружения. Значительное воздействие строительство окажет и на гидрофауну Иртыша, поэтому был определен возможный ущерб рыбным запасам и суммы компенсационных вложений на его восстановление.

СИЯЮЩИЙ В НОЧИ

Важными факторами, повлиявшими на выбор конструктивных решений моста, были не только экономические и технологические преимущества, но соображения эстетического порядка, при проектировании подходов соблюдение принципов ландшафтного проектирования.

С архитектурной точки зрения мост представляет собой конструктивные системы, наиболее отвечающие существующему природному ландшафту и параметрам реки в створе мостового перехода. Соотношение пролетов принято с учетом максимального перекрытия зеркала воды при меженном уровне. Очертания основных конструкций прорабатывались с учетом реальностей окружающей местности. Мост в большой степени перекликается с живописными сопками высокого правого берега и контрастирует с низким левым берегом.

Устройство смежных с русловым пролетов в виде ферм с ездой понизу позволяет скомпоновать достаточно легкий силуэт русловой части моста. Дизайн русловых и береговых опор, перильного ограждения, карнизных блоков и опор освещения принимался в контексте с общим объемно-планировочным решением мостового перехода. Цветовое решение сооружения удачно оттеняет его на фоне темных, поросших пихтами и кедрами сопок, что в сочетании с эффектным декоративным освещением позволит создать индивидуальный, запоминающийся образ.

Нелишним будет отметить, что аналога данному сооружению в России не существует. Окончательный вывод по схеме моста будет сделан, принимая во внимание следующие обстоятельства. Первое: мост по балочной схеме. Минимальные единовременные затраты, сооружение 4 опор в русле реки с шпунтовым



Начало строительства моста через Иртыш



ограждением при интенсивном судоходстве, сооружение в русле временных опор для монтажа пролетного строения, стесненные условия для судоходства как в период строительства моста, так и при его эксплуатации, необходимость эксплуатационных затрат для поддержания судового хода, значительный ущерб в экологическом аспекте.

Второе: мост с комбинированной системой пролетных строений. Исключитель-

Экономика региона выходит из стадии кризиса, и следует прогнозировать дальнейший рост транспортных потоков.

ная безопасность судоходства, применение передовых технических решений, сезонная независимость производства работ, видеокологическое восприятие объекта.

Учитывая вышесказанное и принимая во внимание, что затраты на строительство несет заказчик, а экономическим эффектом нового транспортного коридора воспользуются все его пользователи, окончательный выбор схемы моста остается за окружом. Точнее – за его финансовыми возможностями.

Президент России Владимир Путин поздравляет Валентина Федоровича Солохина со званием лауреата первого Всероссийского конкурса "Инженер года". Произошло это в день святого Валентина в 1991 году.

ВОТ БЕРЕГ МОЙ...

Генеральный директор ОАО «Мостострой-11» Валентин Федорович СОЛОХИН возвел более 250 больших и внеклассных мостов и около 2000 малых и средних. Трудился он на таких важнейших стройках, как Сталинск – Абакан, Ачинск – Абалаково, Тюмень – Тобольск, Сургут – Уренгой – Надым... Гордостью отечественного мостостроения стали построенные им железнодорожные и автодорожные мосты через реки Томь у Новокузнецка, Иртыш у Тобольска, Юганская Обь и Обь у Сургута, Тобол у Иевлево...

Он принимал участие в разработке и внедрении нового поточно-скоростного метода строительства мостов в экстремальных условиях севера Западной Сибири, за что в 1983 году был удостоен Государственной премии СССР.

Валентин Федорович награжден орденами «Знак Почета», Трудового Красного Знамени (их у него два), «За заслуги перед Отечеством» III степени, Октябрьской революции, избран академиком транспорта Академии транспорта Российской Федерации, является лауреатом первого Всероссийского конкурса «Инженер года», занесен в «Реестр профессиональных инженеров России»...

В августе этого года В.Ф. Солохину исполнится 70 лет. «Дел впереди еще много, однако уже пора и подводить некоторые итоги, – улыбается он. – Хочу за книгу сесть. Мне есть что сказать потенциальным читателям, честное слово. И пусть она будет как мост – от меня к ним».

Пусть будет!

Журнал публикует лишь некоторые страницы рукописи будущей книги с убеждением в том, что талантливый человек талантлив во всем. Нам кажется, что документальная повесть «Вот берег мой...» – не просто произведение о мостах и мостовиках, о покорителях Сибири и технических разработках. Она – о нашей с вами жизни, о наших раздумьях, о наших победах и неудачах.

Впрочем, судите сами.

ГЛАВА 1.

Почему у мостовиков голубая кровь, и какое отношение к Шухову имело «шахтинское дело»

Я полюбил поэзию со временем учёбы в школе. Впрочем, об этом расскажу немного позже, а сейчас лишь вспомню пару строк из Николая Анциферова: «Я работаю, как вельможа, я работаю только лежа...» Так с иронией горького привкуса он описывает труд забойщика в шахте.

У мостовиков – работа адова, а их называют аристократами и людьми с голубой кровью. Думаете, в этих определениях тот же юмор? Вовсе нет! Представители нашей профессии выгодно отличались на общем фоне развития вовсе не серой российской технической мысли еще в начале XIX века.

В 1810 году в стране открылся Корпус инженеров путей сообщения, где получила начало, выросла и окрепла русская наука инженерного искусства. Первые профессора этого учебного заведения

прибыли в Петербург из Франции – Батанкур, Фабр, Базен, Потье... Что ни им то европейская известность. Одной из первых книг, ставших учебником института, была такая: «Лучшие иностранные сочинения, до наук инженер-гидравлика относящиеся». То есть мы сразу стали учиться на мировом опыте и под началом тех, кто сам строил мосты через Сену, являлся автором научных трудов. В институт было трудно поступить даже представителям дворянского сословия: студентами становились лишь лучшие из лучших.

И вот результаты такого отбора. Всего через шесть лет после открытия института здесь уже выходит фундаментальный труд «Чертежи деревянных мостам, для устройства по большим дорогам России», немногим позже инженер Д. Журавский пишет труд «О мостах раскосной системы Гау» – восторженные отзывы о нем написали многие учёные планеты, а в России он удостоился Пушкиной демидовской премии.

И еще несколько имен российских мостовиков далекого и не столь далекого прошлого просто нельзя не назвать: учебники вошли результаты исследований по теории мостовых ферм Л.Д. Проскурякова, автором первого в России «Курса железобетонных мостов» стал Г.П. Передерий, и книга эта тут же завоевала популярность на Западе, со всеми выставками привозили для России золотые медали такие учёные-практики, как В.Г. Шухов, Л.Д. Проскуряков.

Такой была наша отечественная



школа мостостроения – элитной, престижной, действительно с налетом аристократизма, если учитывать тот факт, что инженеры-мостовики обладали рядом привилегий. Я рад, что, если можно так сказать, прикоснулся к этой «старой» школе, поскольку, как не устаю повторять, окончил лучшее учебное заведение Советского Союза – Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта. Лучшее потому, что институт стал местом ссылки тех, кого бы в других странах назвали лучшими представителями общества. После так называемого «шахтинского дела» сюда на преподавательскую работу были отправлены инженеры еще Той закалки и культуры, помимо профессиональных дисциплин учившие нас понимать, что есть благородство, этика, уважение. А знаете, кто в Новосибирске вел курс «Деревянные, железобетонные и металлические мосты»? Сам Константин Константинович Якобсон, строитель московского Крымского моста, тоже попавший в немилость властям.

Впрочем, я допустил одну неточность. Учебное заведение, в которое я поступал, поначалу называлось вовсе не НИИЖТ, а Новосибирский институт военных инженеров транспорта. Не будь этого магического слова «военных», я бы, конечно, мостовиком не стал. В шестнадцать-семнадцать мы ведь все были романтиками, а что за романтика – дороги или мосты строить!

ГЛАВА 2.

*Как меня спасла левая рука
и чуть не погубила карьеру картошки*

Со школьной скамьи я мечтал стать летчиком. И стал бы им, поскольку и учился отлично, и здоровье имел отменное. Последнее, правда, – до поры до времени.

В первые послевоенные годы жили мы впроголодь. Отец погиб на войне, колхоз, где работала мама, был небогат, и пробивались мы – особенно весной, когда кормили сады-огороды – тем,

что копали мерзлую картошку на полях. В один из вроде бы теплых апрельских дней я провел за этим занятием несколько часов подряд, упарился и...

Через некоторое время попал в больницу с опухшими суставами, болью в пояснице. Ревматизм скрутил так, что я едва ходил по палате, и экзамены за восьмой класс сдавал на больничной койке. Врач сказал: болезнь вызвала серьезное осложнение на сердце, и есть два пути, чтобы спасти его: или обеспечивать щадящий режим, или, наоборот, пока оно еще в силе «постоять за себя», попробовать физическими упражнениями укреплять организм. Но, опять же, с таким состоянием суставов...

Отныне я не расставался с гантелями, часами висел на турнике, выписавшись из больницы, путь из школы и в школу (а это порядка семи километров) преодолевал вначале мучительно медленно. Зимой встал на лыжи, зато весной и летом преодолевал это расстояние только бегом.

Мечты о летнем училище пришлось оставить. Да и в институт военных инженеров я поступал, признаться, с огромным сомнением, что пройду там медицинскую комиссию. Помог случай. Как раз передо мной повис на турнике макарониной мой сверстник, и врач, фронтовик, с пышными усами, стал стыдить его: тебе, мол, не в военные инженеры, а в танцоры иди надо, и вообще, что это за абитуриенты в этом году – и пять раз никто подтянуться не может. И тут я спрашиваю: на двух руках или на одной? Врач с недоверием смотрит на меня, говорит: «На левой. Но если не подтянешься – сразу прощаемся». Я подтянулся, и других врачей уже не проходил: усач сразу повел меня к председателю медкомиссии...

Экзамены я сдал, был зачислен в институт, правда, в первую же неделю учебы едва не был отчислен. На физподготовке предстояло бежать 3 км, я выложился, обошел всех на круг, и преподаватель, полковник Гулида, тут же объявил: «Ты зачислен в сборную ко-

манду легкоатлетов института». Тотчас отправил к медикам за получением справок и... И там мне сказали: «Да вы же, юноша, инвалидность оформлять можете с вашим сердцем!»

В институте все же я остался.

Как уже говорил выше, преподавательский состав у нас был просто чудесным. Помимо спецдисциплин нас обучали и ораторскому искусству, и танцам, и даже... умению сервировать стол. В выходные дни мы ходили смотреть театральные постановки, балет, оперу, в стенах самого института встречались с людьми искусства, видными учеными... «Без широкого кругозора, без надлежащей эрудиции и культуры можно только конуру для бобика построить», – говорили нам. – Уровень мозгов должен всегда соответствовать уровню духовному».

Учение доставляло мне огромную радость, и надо ли говорить, какое настроение пришло, когда я узнал, что меня отчисляют из института?

А случилось вот что. На практику я уехал в Ульяновск, где участвовал в реконструкции моста, построенного еще в первую мировую – в 1915 году. Мост этот считался выдающимся не только для своего времени, но и много лет спустя: пролеты его были по 160 метров. Сохранились они хорошо, а вот опоры осели. Работа предстояла сложная и большая. Я сваи бил, сварочными работами занимался и, честное слово, забыл, что нахожусь здесь лишь в роли практиканта, что надо возвращаться в институт и ехать оттуда уже на картошку – обязательное сельхозмероприятие для студентов. А когда вспомнил и вернулся в стены альма-матер, там уже был подготовлен приказ о моем отчислении. Как простую формальность, я выполнил последнее свое обязательство – сдал подготовленный еще в Ульяновске отчет о практике, хотя был уверен, что в деканате его даже не просмотрят. Написал там о том, как искусны были русские инженеры, построившие уникальный мост, какие их технические находки можно и даже нужно применять сейчас, описал новинки и интересные варианты, предложенные при реконструкции руководителем работ Исаем Ильичом Гордоном...

На следующий же день я был в кабинете начальника института, он поздравил меня с удачной практикой, сказал, что отчет отныне займет место на стенде лучших работ и пожелал учиться так и далее.

Но именно так учиться нам не пришлось. Никита Сергеевич Хрущев стал сокращать Вооруженные силы, это коснулось и учебных заведений. Так военный институт превратился в НИИЖТ.

ГЛАВА 3.

Два дня на подготовку, ни минуты – на раскачку. Так учили работать начальник мостопоезда Петров

При строительстве больших мостов мозги не ржавеют, при строительстве



Этот мост, возводимый военными строителями, обрушился еще на стадии строительства. Сложное это искусство – строить мосты...

малых проявляется твое оперативное искусство – такова аксиома.

Работа для мозгов выпала мне сразу после получения диплома: я поехал в Новокузнецк строить свой первый мост – через Томь. Через три года стал начальником технического отдела, еще через два года в должности главного инженера прибыл в самый отсталый в регионе Мостопоезд-471. Предстояло строить мосты по маршруту Ачинск – Абалаково вплоть до Енисейска.

Два слова о том, почему мостопоезд считался отстающим. Причина тому была, в общем-то, одна: объекты мостовики сдавали с техническим браком. Просчеты и недоделки их были не слишком существенными, по мелочам в основном прокалывались, но этого хватало, чтоб начальство при каждом удобном случае, кивая на четыреста семьдесят первый, говорило, как нельзя работать.

Недостатки, как я уже отметил, были в основном по инженерной линии, и потому ответственность за их ликвидацию легла на меня, нового главного инженера.

Руководил мостопоездом Владимир Александрович Петров. Скажу так: не будь его, и я бы, наверное, не состоялся в той ипостаси, в какой ныне существую. Владимир Александрович был, не побоюсь этого слова, великим организатором: как говорили раньше, умел вести за собой массы. Есть начальство, заигрывающее с людьми, играющее роль рубахи-парня ради достижения своей цели, но в любой момент готовое отвернуться от этих же людей.

Петров всегда был естественен. Под кроватью, где он спал, хранились взрывчатка, шнур и детонатор. Всех приезжающих, несмотря на различие рангов, он сажал обедать за общий стол. И еще: мне трудно сказать, когда он спал. Кажется, все двадцать четыре часа в сутки Владимир Александрович проводил на объектах, где до хрипоты ругался, смотрел на коленях чертежи...

Многие годы провел он в Сибири и на Дальнем Востоке, и только перед выходом на пенсию Петрову дали передохнуть, перевели в тихую благодатную

Рязань, где он и умер. Видели бы вы, сколько учеников приехало проводить его в последний путь...

Но вернемся в те годы, когда мы все были еще сильны, энергичны, вышли уже в передовики, возвели под Ачинском 16 мостов... Заканчивая последний, Петров развернул передо мной карту, сказал:

– Вот пунктиром отмечена будущая автодорога Ачинск – Красноярск. Видишь, сколько здесь водных преград? По сути дела, все строить будем мы, а дорожники – лишь мосты отрезками трассы соединять, – он рассмеялся, но тут же оборвал смех и уже серьезно продолжил: – Через Кемчуг два моста мы уже построили, характер реки ты знаешь, потому хорошо подумай и скажи: сколько времени подготовительные работы займут? Когда выйдем автомост строить?

Я взял листок, карандаш, начал прикидывать, сколько техники туда нужно, сколько и каких материалов, где их добывать...

– Через месяц, – отвечаю, – ударим сваи.

Петров вроде кивнул, потом сложил карту и голосом, не допускающим возражений, сказал:

– Послезавтра первую сваю вобьете. Послезавтра! Вы, вижу, цифры пишите, а я по памяти готов прямо сейчас сказать, откуда прораба можно взять, откуда – бульдозеры, копер. – Тут он увидел проходившего мимо мастера, крикнул: – Роганов, все сваи, которые у тебя есть, завтра же с утра отвези... Солохин тебе точное место укажет. Знаешь, Валентин, что малые мосты наше оперативное искусство проявляют? Вот и проявляйся...

Все мосты по той линии мы сдали раньше плана и с отличным качеством.

ГЛАВА 4.

Сталин, Крестьянников и мосты, которые я люблю и ненавижу

У войны были свои требования к строительству мостов, их качеству и времени постройки. Мост у Киева через Днепр возвели за две недели, и он пол-

ностью выполнил все возложенные на него функции.

Мост через Керченский пролив тоже построили быстрее планового срока, только простоял он недолго. История ним интересна и поучительна.

Для решения стратегических задач Красной Армии к возведению этого четырехкилометрового моста по времени исполнению в Ставке решили приступить немедленно. Вопрос этот был настолько важен, что Сталин приказал привезти лично к нему человека, который займется его строительством. Звонят в главк, и надо же – начальника месте нет, главного инженера нет. Поэтому решили пригласить к Сталину любого сотрудника главка: пусть он все помнит, запишет и передаст начальству распоряжения Иосифа Виссарионовича. Так и оказался в кабинете Самого полковник Лихошерстный, человек далеко не из первой шеренги руководителей этой строительной организации.

Сталин, прищурившись, посмотрел на него, спросил фамилию и сказал:

– Генерал Лихошерстный, вам поручается дело государственной важности.

– Извините, товарищ Верховный Главнокомандующий, я подполковник.

– Не перебивайте меня, генерал Лихошерстный. Езжайте в Керчь и приступайте к делу...

Мост был построен, боевая задача связанный с ним, выполнена, но в апреле 1944 года сильный северный ветер погнал лед в пролив и мост рухнул. И в Москве на заседании Совета Министров подняли вопрос о качестве его постройки и пригласили генерала Лихошерстного. Тот сидел в зале с белым лицом смертника, слушая, как ругают его заступающие, и чуть не потерял сознание, когда слово взял сам Сталин.

– Строить мосты через проливы – новое и трудное дело, – сказал он. Ошибки бывают. Но, думаю, мы будем учиться на них. Правильно, генерал Лихошерстный?

С заседания Совмина генерал ушел без конвоя.

Так относительно удачно закончилась эта история.

Но все же в нашей истории строительства мостов есть много трагических оттенков.

Я ненавижу мосты, где терял людей.

Сравнительно недавно, когда возводили мост через Аган (это на дороге Сургут – Нижневартовск), упала свая и убила Пашу Василенко, с которым мы работали 40 лет. На другом мосту через эту же реку мы потеряли электрика. Несколько жизней мостовиков унесли так называемые «гробницы кессона» – водонепроницаемые камеры, предназначенные для проведения подводных работ. Люди работали в них под давлением иногда в 4 атмосферы по два часа. Кессонники – это была как бы особая каста, самые здоровые, самые крепкие ребята.



Мы прорываемся на Ямбург по льду Обской губы. Впереди нас ждет строительство дороги к Н. Уренгую, возведение мостов через заполярные реки

и они порой не выдерживали перегибы давлений. В 1956 году применение кессонов запретили.

Бывали и курьезные моменты.

Когда строили мост через Иртыш, стал с двадцатиметровой высоты в воду Николай Крестьянников, один из лучших моих бригадиров. Он был фронтовиком, вернулся после войны в свое родное село под Курск, а там только печные трубы торчат, никто даже не мог сказать, куда его родные делись, живы ли они... Деваться ему было некуда и пошел он «бродяжить», как говорил сам, то есть к мостостроителям. Работал отлично, и вот – сорвался с моста. Но был спортоменом, воином-десантником и вошел в воду удачно, остался жив-здоров. И надо же случиться, как раз в это время приехал к нам корреспондент из областной газеты, описал этот случай. Только публикация вышла – пошли звонки из главка: готовься к выговору за нарушение техники безопасности, пиши объяснительную, почему о ЧП не доложили... И ходить бы мне с выговором, да тут приезжают к нам... родители Николая и его младший брат, тоже Николай. Родились он уже после войны, и родители дали ему такое имя в память о том, кого они посчитали погившим. Узнали же о сыне и брате из газетного материала.

О воссоединении семьи тогда написали и многие центральные газеты, а заодно, конечно, и о мостостроевцах, так что дело обошлось без выговора.

ГЛАВА 5.

Бум, сменившийся застоеем, и почему мостовики готовы были сидеть на пепелище треста хоть два года

Постановление ЦК КПСС о развитии инфраструктуры для освоения газовых и нефтяных месторождений Сибири, принятое в середине семидесятых годов минувшего столетия, внесло не только количественные, но и качественные изменения в работу мостостроевцев. Для того, чтобы Ямбург, Самотлор, другие источники природной энергии давали более полную отдачу, в регионе надо было строить дороги. Не ведомственные времянки, а настоящие, в расчете на то, что по ним можно будет провозить необходимые грузы – в Сургут, Нижневартовск, Уренгой, Ноябрьск... Вырастали объемы, увеличивалось число мостоотрядов, появлялась необходимость оперативного взаимодействия между ними. Потому в конце 1975 года был основан трест, который я возглавил.

В первый же год своего существования мы прошли от Сургута до Нижневартовска более 200 км, поставили 62 моста общей протяженностью 2 км 160 м. Примерно такими же темпами работали и в дальнейшем. Самое памятное – как по льду Обской губы пробивались к Ямбургскому месторождению, возводили на заполярной реке Хадутте боль-

шой – 900 м – мост, строили дорогу Новый Уренгой – Ямбург...

Но настали девяностые, и вместе с ними – неполадки в экономической стратегии государства. В самостоятельное плаванье решили рвануть многие из тех руководителей, кто имел возможность, как прямо сказал один из них, хапнуть хотя бы тупичок. Отделиться и рвануть на вольные хлеба решили и четыре мостоотряда треста. С начальником одного из них я попробовал поговорить: как же ты, мол, мосты строить собираешься, у тебя же сил и средств не хватит, чтобы себя проявить... И в ответ услышал: «Причем тут мосты, если в руки идут материальные ценности?!»

Не все, конечно, были циниками, некоторые действительно думали, что смогут проявить себя в деле, и с искренними намерениями ринулись выигрывать заявки на работы...

Помню «великого Богданова» – так называл себя один из претендентов на строительство мостов в регионе и при знакомстве любил показывать служебный список: там-то строил, там-то... Ему доверили возвести 12-метровый мост, и он благополучно загубил стройку. Приезжали к нам в поисках крупных подрядов и из других краев, но даже первоначального общения с ними хватало, чтобы понять: эти не потянут, поскольку не знают особенностей мостостроения в условиях Сибири.

Что у нас за особенности? Вот лишь несколько их примет. Надо выбрать такую марку стали, которая бы выдерживала морозы за шестьдесят, соответствующий цемент... Материалы к месту строительства можно подвозить только весной, по большой воде. Чтобы поставить мостовую опору, надо примерно 10 тысяч тонн железобетона, следовательно, лед на реке нужно нарастить до таких крепостей, чтобы он выдержал и материалы, и краны...

Можно, конечно, строить и летом с помощью флота, но как думаете, что дешевле? И потом зимой ведь ниже уровень воды, буровые машины лучше работают...

В общем, без соответствующего опыта надеяться в Сибири на успех – дело безнадежное. У наших четырех мостоотрядов, о которых я упомянул, опыт был, но произошло дробление сил, а малыми средствами даже малый мост построить трудно.

Рабочие это понимали. И... взяли в кольцо прежде всего меня: не позволяйте разваливать трест, если он горит – два года на пепелище сидеть будем, но не уйдем... До чего дошло дело – некоторые механизаторы даже за ломики взялись и несли круглосуточное дежурство в гаражах, не отдавая технику новым хозяевам. В целом же 82 процента работников треста были за то, чтобы остаться в едином коллективе. Ни один мостоотряд

от треста не оторвался. Трест выжил, набирает силы, имеет заказы.

ГЛАВА 6.

Ельцин сказал Брежневу: «Найди человека, который не знал поражений». Наши меня.

Вообще-то, поражения на моем счету были. В 1978 году подвела погода: с весны зарядили дожди и лили все лето. Укладчики рельсов наступали нам на пятки – что может быть хуже для мостовиков?! Я не смог уговорить тогдашнего первого секретаря обкома партии Геннадия Павловича Богомякова построить ажурный мост под Тобольском. До сих пор жалею: он так бы смотрелся на фоне старого Кремля. И через Иртыш надо, надо было возвести мост с 800-метровым пролетом, не мучить реку опорами. А как бы смотрелся под Ханты-Мансийском висячий мост! Увы, он обошелся бы на 54 процента дороже, чем обычный, типовой...

Уверен: позволили бы нам финансы, мы бы стали законодателями мировой моды в мостостроении.

Впрочем, это другая тема, а мы вернемся к своей.

Борис Николаевич Ельцин, став хозяином Москвы, в разговоре с министром транспортного строительства страны (затем он стал президентом корпорации «Трансстрой») Владимиром Аркадьевичем Брежневым сказал:

– Найди человека, который не знал бы поражений. Хочу поставить именно такого начальником строительства Московского метрополитена.

Брежnev вызывал в столицу меня. «Что надо, чтобы ты согласился? Машину, квартиру?» «Каску и разрешение пройтись по забоям». Он рассмеялся: «Так и думал. Что ж, иди, смотри».

Я пошел, посмотрел, отказался. Уехал к себе в Сибирь.

Бог троицы, говорят, любит, и меня, так получилось, трижды вызывали в Москву по одному и тому же вопросу. Я давал согласие перебраться сюда только с одним условием: взять с собой несколько человек, в которых был уверен, на плечи которых можно было бы опереться. Москва возражала: «А куда же своих денег?»

Вовсе не хочу сказать что-то плохое об этих «своих», но с юности очень уважительно отношусь к слову «команда». Без верных, проверенных товарищей нельзя приступать к сложным и ответственным делам. Ты доверяешь им, они верят в тебя, знают недостатки, чувствуют достоинства. Ну как, скажите, без этого жить?

Отказался я в третий раз и ехал к себе, в Сургут, с легким сердцем: тут все мое, тут мой берег, а что еще человеку надо?!

ТЕХНОЛОГИИ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ В ДЕЙСТВИИ

Уральский оптико-механический завод разработал и приступил к производству новой эргономичной аппаратуры – высокоеффективных светильников наружного освещения.

МНЕНИЕ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Экономия электроэнергии – одно из основных требований, предъявляемых к аппаратуре, находящейся в эксплуатации городских служб. ФГУП «ПО «Уральский оптико-механический завод» (УОМЗ) активно участвует в программе энергосбережения и целевых комплексных программах по благоустройству Свердловской области. Вслед за созданием энергосберегающих светофоров, регулирующих движение на дорогах более 50 городов России и стран СНГ, УОМЗ приступил к производству новой эргономичной аппаратуры – высокоеффективных светильников наружного освещения.

Светильники предназначены для освещения дворов, площадок перед подъездами, городских улиц и автомобильных дорог. Сегодня УОМЗ предлагает две модификации светильников различных мощностей: это светильник СНД-1 мощностью 150 Вт или 250 Вт, светильник СНД-5 мощностью 400 Вт. В настоящее время предприятие разрабатывает и уже проводит испытания новой версии светильника наружного освещения, снабженного электронным пускорегулирующим аппаратом (ЭПРА).

Этот аппарат предназначен для работы в режиме номинальной и пониженной мощности. При включении ЭПРА мощность, потребляемая от сети переменного тока, снижается, а мощность светового потока лампы сохраняется на прежнем уровне. Аппарат сохраняет работоспособность даже при кратком замыкании или обрыве в цепи нагрузки. Лампы с ЭПРА могут быть включены в общую систему управления освещением за счет программирования мощности лампы.

Использование в конструкции уральских светильников ЭПРА стабилизирует мощность на лампе вне зависимости от входного напряжения и позволяет избежать при эксплуатации мерцания лампы (стrobоскопического эффекта). Это продлевает срок жизни лампы и, следовательно, повышает экономическую эффективность эксплуатации светильников.

Высокий экономический результат от применения светильников производства УОМЗ достигается также за счет использования высокоеффективного отражателя специальной конфигурации, который позволяет при сохранении требуемой средней горизонтальной освещенности покрытия увеличивать расстояние между опорами до 60 м.

Расход электроэнергии в этом случае снижается на 32 процента, а снижение затрат при монтаже светильников УОМЗ обеспечивает экономию на 28 процентов.

МНЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЯ

(Из заключения по результатам испытаний светильников СНД-1.)

Воронежским филиалом УМ ГУП ПДРСУ-10 были проведены испытания двух светильников СНД-1 производства ФГУП «ПО «Уральский оптико-механический завод».

Светильники хорошо зарекомендовали себя в работе в зимних условиях и в период дождей. Светильники СНД-1 наработали 935 часов. Отказов в работе зафиксировано не было. Светильники СНД-1 отличаются от аналогичных повышенной площадью и уровнем освещения дорожного полотна. Оптическая схема светильника формирует широкую и симметричную диаграмму направленности силы света, что обеспечивает равномерное освещение полотна автодороги.

Освещенности, создаваемой СНД-1, вполне достаточно для работы видеокамеры наблюдения поста весового контроля в ночное время, что позволило отказаться от использования мощного галогенового прожектора.

Светильник СНД-1 производства ФГУП «ПО «УОМЗ» рекомендуется для освещения транспортных развязок, мостов, автозаправочных станций и других дорожных объектов.

В.В. Козлов
главный энергетик
Воронеж

(Из заключения по результатам эксплуатации светильников СНД-1, СНД-5.)

ЕМУП «Горсвет» при эксплуатации светильников СНД-1, СНД-5 были проведены замеры освещенности дорожного покрытия. Замеры показали, что светильники СНД-1, СНД-5 превосходят аналоги по величине светового потока на 20 и 30 процентов соответственно.

Светильники производства ФГУП «ПО «УОМЗ» характеризуются простотой конструкции, облегчающей монтаж и эксплуатации. Высокая степень защиты оптического блока не требует обслуживания в процессе эксплуатации.

В светильниках применяется лампа ДНаТ, что дает преимущество по сравнению с лампами типа ДРЛ в части экономии электроэнергии и срока службы лампы. Особо хочется отметить более привлекательный внешний вид светильника СНД-5.

Л.Е. Глазман, директор
ЕМУП «Горсвет»
Екатеринбург



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК: ДОРОГИ К НЕФТИ

АРКТИКАТРАНСЭКСКАВАЦИЯ: ПРИМЕР ЧАСТНОЙ ИНИЦИАТИВЫ



В Ненецком автономном округе широкой известностью пользуется фирма «Арктикатрансэкскация». Созданная в 1994 году как общество с ограниченной ответственностью, она вот уже девять лет демонстрирует пример частной инициативы, являясь лидером в регионе среди фирм подобного рода.

Весьма широк диапазон выполняемых ею работ. Среди них транспортно-снабженческие услуги, торгово-закупочная деятельность, изготовление строительных материалов, разработка карьеров песка и ПГС, строительно-монтажные работы на объектах промышленного и общегражданского назначения, их капитальный ремонт и реконструкция. Но главное, что, в общем-то, и принесло фирме признание и авторитет, — это строительство дорог и других земляных сооружений по заказу нефтяных компаний.

За 9 лет своей деятельности ООО «Арктикатрансэкскация» работало в интересах 18 таких компаний. Объем добытого, перевезенного и уложенного грунта для каждой фирмы разный. Он колеблется в пределах от 40000 до 900000 куб.м. Но общая цифра весьма впечатльна — 6 миллионов куб. м. То есть в год в среднем перелопачивалось 650 тысяч куб.м грунта. Такие серьезные задачи в прежние времена и крупному тресту были не всегда по плечу. А ведь в фирме по состоянию на апрель постоянно работали всего 400 человек, если же иметь в виду и субподрядчиков, то не более 500 человек.

Этот специальный выпуск журнала посвящен делам и людям ООО «Арктикатрансэкскация» с упором на передовой опыт и анализ причин успехов и достижений.

Материалы подготовили
журналисты
Вадим АСТАШИН
и Евгений ЕРХОВ
Foto Александра
АЛЕКСАНДРОВА
и из архива заказчика

СПЛАВ ЭНЕРГИИ И ОПЫТА



ООО «Арктикатрансэскавация» располагается в г. Усинске Республики Коми, если иметь в виду его центральный офис и место постоянного проживания основной части его работников. Имеет две мощные производственные базы – в Усинске и пос. Харьягинский Ненецкого автономного округа и четыре мобильных вахтовых поселка на 500 человек, которые кочуют по тундре от объекта к объекту.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА

У фирмы есть хороший потенциал рабочих кадров и опыт их совместного труда в арктической зоне, организаторский талант руководящего состава. О руководителях компании или, может быть, шире – об инженерно-технических работниках надо сказать особо. Объединившись вокруг своего лидера Фейруза Юркулевича Керимова, они стали сплоченной командой единомышленников. Сегодня их отличает широта взгляда, знание специфики рыночных отношений, заливная энергия и опыт хозяйствования в современных условиях. Они стали подлинной движущей силой предприятия, что и предопределило его успех.

К нынешнему вполне благополучному состоянию ООО «АТЭ» пришло не сразу. В 1994 году коллектив заявил о себе как о творческом сообществе людей, объединенных одной целью. Акционировавшись, успешно прошли первое испытание свободой, заявив, что способны на большие дела. Появились оборотные средства, стали покупать новую технику, росла зарплата и вообще активизировалась социальная сфера. Правда, и трудиться пришлось не шалаяй-валяй, как прежде, а в напряженном ритме, порой в круглосуточном режиме, особенно зимой, когда выполнялись основные объемы работ. Но интенсивность труда не страшила, она подкреплялась, стимулировалась достойной жизнью. Появилась надежда...

Но тут грянул дефолт, жестокий и дерзкий. Неплатежи, долги, грабительские взаимозачеты. Замаячило банкротство. Через эти терни прошли все новые собственники, и никто из них не вышел из кризиса без потерь. Однако потери потеряли рознь. Дефолтовские издержки Арктикатрансэскавации были минимальными. И, прежде всего, потому, что у Ф.Ю. Керимова, как у руководителя-рыночника, была не только тактика выживания в кризисной ситуации, но и стратегия развития.

Ужались до предела, не отказывались ни от какого дела. Выгодно-невыгодно – так вопрос тогда даже не ставился. Была бы работа. Ф.Ю. Керимов понимал: как бы трудно ни складывались финансовые дела, надо находить средства на обновление техники, хотя бы временно, за счет урезания зарплаты. Ибо без новой техники и высокого качества работ у фирмы нет будущего. Общие заботы об общем деле – в этом и состояла суть стратегии развития. Стратегия руководителя, ставшая убеждением коллектива. А еще это называют корпоративным мышлением. Добиться его непросто, но и отдача потом велика.

Выход из кризиса с переменным успехом продолжался до 2000 года. Закончился он, несмотря на отголоски дефолта, которые как эхо слышатся до сих пор, полной победой коллектива. Подтверждением тому признание фирмы Ф.Ю. Керимова нефтяными компани-

ями. Мы перечислим их для того, чтобы подчеркнуть: все они фамилии солидные, некоторые из них известны не только в стране, но и в мире. И сотрудничество с ними почитается за честь.

Вот этот список: компании «Конако», «АЕС/Хартек», «Лог Шельф» ЛТД, «TOTAL», «PETROFAC LLC», ЗАО «КомиАрктикоИнжиниринг», концерн «Поиск», ЗАО «Северная нефть», ООО «Ойл Констракшн», ЛТД, ЗАО «Варандейнефтегаз», АО УПК «Недра», ЗАО «Коллаген», ОАО «Анадырь», ООО «БОВЭЛ», ЗАО «СеверТЭК», волгоградская фирма «Нефтеслесодемонтаж», ООО «Лукойл-Пермнефть». Сотрудничество с некоторыми из них началось в теперь уже далеком 1994 году.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Кого можно считать предшественниками фирмы «АТЭ»? Вспоминать историю ради «охов» и «ахов» бессмысленно. А проследить, что из прошлого взято в новую дорогу, интересно. К 1978 году в Усинске сформировались две группы предприятий, обслуживающих нефтедобывающий комплекс. Первая группа замыкалась на управление строительства, вторая – на управление транспорта. В последние годы кроме прочих находилось УУТТ-2, ведающее технологическим транспортом. Транспортники выделяли технику по заказам строителей. Неудобство этой системы заключалось в том, что у строительного процесса было как бы два хозяина, и они нередко конфликтовали, потому что при дележе производственного пирога каждый пытался занять одеяло на себя.

Само время требовало консолидации. В 1985 году все предприятия, и строительные, и транспортные, объединились в тресте «Комиинефтехпроектстрой», а УУТТ-2 стало называться Управлением механизации строительства. Его возглавил Ф.Ю. Керимов. В новой структуре функции УМС не сильно изменились, однако в нем появился участок строительства с комплексом техники для земляных работ. Вот его-то, видимо, и надо считать предвестником АТЭ, поскольку в одних руках сосредоточивалась не просто техника, а и конченный цикл строительно-монтажных работ, то есть по существу нынешние функции предприятия.

В 1992 году трест преобразовался в АО «Поиск», а через два года распался на 15 самостоятельных подразделений, все они стали транспортными с ограниченной ответственностью. УМС разделилось на две организации – «Арктикатрансэскавация» и «Мехстройавтосервис». Впоследствии почти все 15 ТОО разорились, остались лишь «Север» и «АТЭ». Арктикатрансэскавация устояла во многом потому, что мало от кого зависела. Она не была промежуточным звеном в производственном процессе, а могла выполнять определенный вид работ от начала до конца.

А еще она последовательно и сознательно шла к рыночным отношениям, все более опираясь на частную инициативу. Еще будучи УМС, первой среди родственных предприятий перешла на хозяйственный расчет. Коллектив первым в Усинске выбрал себе руководителя, первым выделился из треста и акционировался. Как-то пригласили представителей УМС в Белоруссию на семинар по бригадному подряду. Только вместо того, чтобы слушать умные речи, им пришлось делиться опытом. Не сопротивляясь новому, а опираться на него в своем развитии – таков главный вывод, который можно сделать из истории Арктикатрансэкскавации.

АВТОРИТЕТ

В течение 1994 года произошло несколько разрывов нефтепровода Харьяга – Усинск, принадлежащего ОАО «Коминефть». Особо сильная авария на нем произошла осенью. Сколько в общей сложности вылилось нефти, никто не знал. По оценкам российских экспертов, было разлито от 14 до 45 тыс. тонн. Всемирный банк, который финансировал аварийные работы, называл другую цифру – 100 тыс., а экологи из Гринписа – даже 300 тыс. тонн.

Сообщения по телевидению тех дней напоминали сводки о наступлении вражеских войск: «Нефть заполнила лощину ручья Безымянnyй», «Произошел прорыв временных заграждений». Возникла реальная угроза широкого распространения нефтяного загрязнения во время весеннего паводка. «Если уровень воды поднимется выше девяти метров, – писали газеты, – нефть попадет в реки Колва, Уса, Печора и через них – в Баренцево море». Надвигалась экологическая катастрофа.

Тендер на проведение работ по ее предотвращению выиграла австралийско-американская компания «AEC/Хартек», которая привлекла на подряд фирму «Арктикатрансэкскавация». В течение февраля-августа 1995 года писалась героическая часть ее истории. Работала она в основном на четвертом участке, это район Головные сооружения – Возей, иногда перебрасывалась на участок № 1. Прежде всего ставилась задача локализации нефтеразлива, а затем и захоронение нефтенасыщенного грунта. Всего фирмой было построено 7 гидрозатворов, 4 дамбы, 2 полигона захоронения грунта, пропитанного нефтью, 45 км временных дорог.

Чтобы более точно представить характер работ, достаточно расшифровать хотя бы некоторые из них. Затворы – это сложные гидротехнические сооружения, похожие на плотины через реки, они призваны задерживать нефть, но пропускать воду. Дамбы возводились высотой до 15 м и длиной одна – 1,5 км, три остальные – по 150 м каждая. Полигоны – ямы глубиной 3 м, занимающие огромные площади.

В результате было перемещено 480000 куб. м грунта. 200 человек работали семь месяцев. Было задействовано 50 самосвалов, 12 экскаваторов, 15 бульдозеров, 3 виброкатка. Работы велись весьма интенсивно и круглосуточно. Нефть в реку Колву не попала.

Мы не случайно столь подробно рассказали о героической странице в жизни коллектива. Это в общем-то рассуждение о том, как создается авторитет. Тот самый, над которым сначала надо усиленно поработать, чтобы потом он работал на компанию. Может быть, все последующие годы.

Повторим, ООО «Арктикатрансэкскавация» было зарегистрировано в начале 1994-го. Оно находилось тогда в стадии становления и широкой известностью, естественно, еще не пользовалось. После ликвидации последствий нефтеразлива в бассейне Колвы о нем узнали не только в Республике Коми, в стране, но и за рубежом.

Вот что писал менеджер компании «AEC/Хартек» Уиллиам Стиллингс: «Работы велись в тяжелых условиях и по очень напряженному графику. Тем не менее Арктикатрансэкскавация выполнила свое задание отлично. У нас остались самые положительные впечатления от работы с управлением, руководящим составом и рабочими этой фирмы. Мы готовы и в дальнейшем сотрудничать с нею».

Если обобщить и другие отзывы, а их у нас предостаточно, то можно заключить: ООО «АТЭ» за 9 лет проявило себя как надежное, состоятельное предприятие, способное решать производственные задачи качественно и в срок. Кто готов работать, умеет работать и заинтересован в результате своего труда, будет востребован – и сегодня, и завтра. Таков закон рыночных отношений.



Полярный круг. Граница Арктики



На снимках: фирма «АТЭ» занимается строительством дамб и локализацией нефтеразлива, после чего смежники собирают нефть



Сулейман Стальский, великий лезгинский ашуг, народный поэт, которого узнал весь мир, сказал о себе: «Я был подобен кинжалу, зарытому в землю. Новое время вытащило меня, очистило от ржавчины, и я заблистал».

Всем нужно новое время, время обновления. Дождался его и лезгин Керимов: оно прошибло коросту застоя, открыв пути частной инициативе, которая, как мы теперь понимаем, одна и способна двинуть к прогрессу общее дело...

Фейруз Юркулевич Керимов, генеральный директор ООО «Арктикатрансэскавация», встретил это время далеко от родных мест – в Усинске, притулившемся одним плечом к Полярному кругу.

– Судьба?

Он задумался, но по лицу видно было, что не согласен.

– Судьба не дело случая, а дело выбора? – вспомнилось вычитанное где-то.

– Да! – сразу же отозвался Керимов.

– Ее нужно не ожидать, а добиваться. Выстраивать самому.

Фейруз Юркулевич и выстраивал ее. Во многом интуитивно, ощущая в себе необъяснимую тягу к простору. Он родился в 1956 году в пригородном селе на севере Азербайджана, где компактно проживает фактически столько же лезгин, сколько и в Дагестане – граница бездушно разделила этот народ надвое. Но, слава богу, люди не дали ей пройти через сердца – уберегли от раздвоения язык и многовековую культуру, а с ними сохранили и все то, что делает человека самоценным.

С этим отеческим багажом и уехал Фейруз из родных мест на учебу в Баку, в Азербайджанский политехнический институт. Сельский парень, он выбрал далеко не сельский факультет «Автомобили и автомобильное хозяйство». Мужчины его напутствовали: «Не берись за камень, который не сумеешь поднять». Он внимал им, а сам думал: как узнаешь, какой не по силам? А если определишь, а его надо убрать или применить в дело? Да и не приходиться бы к посильным тяжестям... Воспитывал характер, приучал себя думать. Не потому ли за двадцать пять лет работы на Крайнем Севере у Керимова не оказалось ни одной неразрешенной проблемы.

Фейруз Юркулевич приехал в Усинск в 1978 году, сразу после окончания института, по распределению.

– О таком просторе, какой здесь, – смеется он, – и не помышлял. В нашем предгорье и вообразить его не мог. Пятьсот с лишним километров до Баренцева моря – все как на ладони. Вольная воля ветрам и буранам. – Помолчал и сказал вдруг, как откровение: – Природа здесь пронзительно смотрит в тебя, словно примеряясь.



Он и сам давно уже примерился к ней и не отвел взгляда. Характер! Кавказский, говорят знающие Керимова люди. Горячность имеют в виду? Но тут другое. В тундре, в этом «белом безмолвии», где, по словам Джека Лондона, человеку «жутко от собственной дерзости», с пылу с жару ничего не сделать. И Фейруз Юркулевич выглядел спокойным и рассудительным, когда с Тобоя, что в четырех километрах от Ледовитого океана, и в апреле еще запеленатого в снежные одеяла, пришло сообщение о неожиданно возникших трудностях. Требование подробностей и объяснений причин произшедшего – без горячности. И указания – четкие, уравновешенные. Зима – а работы по отсыпке площадок на нефтяных месторождениях ведутся в основном с декабря по май – охладила характер. Даже смягчила его: душевное тепло в этих условиях куда как действеннее, чем административный пыл.

Впрочем, это было потом, в новом времени, и чтобы признать его своим, Керимову предстояло разобраться в старом, за-

клейменном теперь как застойное. Сделать это можно не со стороны, а в гуще дел, есть работая. И не шалить-валяй, как он никогда не умел, а вкалывая, как выражаются пристрастные к труду люди. «Мужчины» говорят о таких горцы. Фейруз Юркулевич был мужчиной. Все у него ладилось. Потому недолго пробыл он в должности механика – чуть больше года. И стал начальником колонны. В двадцать четыре года получит в подчинение двести с лишним человек и почти столько же единиц техники – не плохая строка в характеристику вчерашнего студента.

Так и пошло. Вскоре Керимова назначают главным механиком Усинского управления технологического транспорта (УТТ-2). Это уже 1986 год. Из Кремля повеяло переменами. Не радикальными, но все же обещающими освобождение предприятий от жесткой централизации. УТТ-2 насчитывало тысячу двести человек и свыше пяти сотен единиц техники. Крупное по тем временам объединение, обеспечивающее строительство, бурение и нефтедобычу на

ВРЕМЯ КЕРИМОВА

огромной территории – части Республики Коми и Ненецкого автономного округа. В 1987-м управление вошло во вновь созданный трест «Коминефтепроектстрой».

Это совпало с новой волной демократизации – выборностью руководителей предприятий. Фейруз Юркулуевич, вспоминают те, кто тогда работал с ним рядом, пользовался большим авторитетом в коллективе, и его кандидатура на должность начальника Управления механизации строительства (такое название получило УУТТ-2 после вхождения в трест) была безоговорочно принята.

– Кто помнит, – предлагает Керимов обернуться назад, – времена наступали тяжелые. Работа то есть, то ее днем с огнем не съешь. Производства останавливались. Не давало покоя предощущение разрухи, – говорит, заново переживая прошедшее. – Надежда на лучшее появилась с постановлением правительства об акционировании.

Трест «Коминефтепроектстрой» превратился в акционерное общество «Поиск». В его состав вошло и Управление механизации строительства. Фейруз Юркулуевич стал еще и директором по механизации строительства АО «Поиск». К этим самым событиям он пришел уже абсолютно убежденным, что надо многое менять в организации труда работающих на предприятиях, ставших в одночасье акционерами.

– Стать-то стали, – поясняет Керимов, – а психологию не поменяли. Все по-прежнему держались за почасовую оплату. Отбыл время – запиши. А что сделал за эти часы – никому никакого дела нет. Не видно конечного результата. Дела нет! – и сейчас возмущается Фейруз Юркулуевич. И первым в своем управлении, поскольку в «Поиске» к его идеи отнеслись холодно, начал реформирование в оценке труда сотрудников.

Оказалось, с объемами, которые были у Управления механизации строительства, можно справиться меньшими силами и вставала необходимость сокращения числа работников.

– Жалко было расставаться с людьми, лишать их работы, – сокрушается и теперь Керимов, – но что делать: производство становилось нерентабельным.

Выручило его новое веяние – передача техники тем, обслуживанию которых она служила: нефтяникам, буровикам и прочим. Фейруз Юркулуевич сумел передать с машинами и механизмами приписанных к ним людей. На пятьсот человек уменьшился кадровый состав УМС. А объемы работ умень-

шились незначительно. Выгоду работники ощутили почти сразу. У окошка кассы. Лучший аргумент в правоте руководителя.

Дела в управлении шли хорошо. Впрочем, каким-то образом держался и «Поиск». Но когда начались неплатежи, задержка зарплаты становилась нормой, развал АО назревал все явственней. И руководство «Поиска» поняло это, но предпринять что-либо действенное для сохранения организации не смогло. И фактически объявило о самороспуске, дав всем вольную. Уходи, но безо всего – без техники и имущества.

– Тогда-то, – весело вспоминает Фейруз Юркулуевич, – и оказался передо мной тот неподъемный камень, о котором предупреждали земляки.

Он собрал на совет единомышленников. Шестерых, с которыми работал рука об руку с восьмидесятых годов, больше десяти лет! Люди все с характером. Любой, если возьмется за гуж, оценивает их Керимов, надорвется, а вытянет.

– Это, конечно, образно сказано, – успокаивает он.

Но в образе-то более всего правды. За этими шестерыми во главе с Фейрузом Юркулуевичем пошли еще шестьдесят три человека. Пошли, доверясь только авторитету этих людей, у которых ничего не было, кроме желания заняться делом. Этим с ними со-впадали и откликнувшись на предложение работать вместе.

Так родилось ООО «Арктикатрансэксавация». Не сразу, шаг за шагом. Взяли технику в аренду. Старую, с последующим ее выкупом. От безвыходности. Первый контракт заключили с «Северной нефтью». Первое задание на зимник и первые работы по отсыпке промысловых площадок. Первые три месяца не платили заработка. Никому! 1994 год – год рождения предприятия. И его авторитета. Контракт исполнили, как оценил заказчик, на все сто. И первая выручка, не такая значимая по тем временам – четыреста миллионов, – но показавшая возможности небольшого коллектива, технически не очень-то обеспеченного. Иначе говоря, была продемонстрирована классность людей, занятых работой. Об Арктикатрансэксавации заговорили.

– Так мы оказались в тисках конкуренции, – говорит Керимов. – Заработка, обещавший стать стабильным, взбодрил нас.

Он и сейчас бодрит работников этого предприятия. Ни разу после тех первых трех месяцев Керимов не задержал заработную плату. Все работающие обеспечены всем

необходимым: трехразовым питанием (во всех вахтовых поселках кухни и столовые), теплыми вагончиками, порядок в которых поддерживают горничные, постельными с регулярной сменой белья, спецодеждой... И все бесплатно! И еще – каждый из пятисот тружеников обеспечен работой на сегодня, на завтра и на послезавтра... Время Керимова, которое он по справедливости называет десятилетием частной инициативы (сподвижники подправляют: его инициативы), служит их благу.

Не только в плане материальном, но и в нравственном, надо заметить. Здесь уже сказано, что Фейруз Юркулуевич в свое время восстал против «пачасовщины», за который не видно конкретного дела человека, а только галочка прораба или какого-нибудь счетчика. Разрушив систему беспредметного учета, он исключил тогда имевшие место приписки. Оздоровил предприятие. А сейчас еще больше подвигнул работников к нравственности – ввел систему самоконтроля. Приходя в столовую на обед и на ужин, каждый водитель, занятый доставкой грунта к месту отсыпки его, сам ставит в ведомости количество рейсов. Были случаи приписок, один-два. Они выявляются геодезическим обмером отсыпаемой площадки – это условие контракта с заказчиком. Сразу становится ясно, сколько не довезено. И сами шофера тут же выявляют виновника: хитрец-то покушается на их заработка. Не солги, не укради – сразу две большие заповеди внедряются в сознание.

– Человека нельзя ограничить человеком, – рассуждает Фейруз Юркулуевич, – глазом не моргнешь, как понадобится ограничить того, кто поставлен для ограничения, и тогда, – становится он веселым, – ограничениям не будет конца. Только плати им!

Керимов досконально знает дело, которым занят, он кандидат технических наук, защищался в Московском строительном институте по теме «Строительство на слабых грунтах в условиях вечной мерзлоты». Владеет английским языком. Соединение знаний, своего и зарубежного опыта позволяет Фейрузу Юркулуевичу держать производство предприятия на современном технологическом уровне. Время его продолжается.

P.S.
Не все уместились в этом
беглом очерке, что хотелось
рассказать о Фейрузе
Юркулуевиче Керимове.
Необходимые дополнения –
в последующих материалах.

Экономическая целесообразность в действии



Эти нехитрые житейские размышления не беспричинно возникли в разговоре с заместителем генерального директора ООО «Арктикатрансэкскавация» по экономике Валерием Васильевичем Богачевым. Новая форма собственности повернула нас всех лицом к экономике. А наиболее предпримчивые получили в руки рычаги управления хозяйством – пусть небольшим, своим, но развивающимся по общим экономическим законам.

– И выяснилось, – объясняет он, загораясь, – что экономия лишь одно из условий успешного хозяйствования. Другое, столь же необходимо – затраты. Разумное сочетание того и этого, целесообразность и есть движитель развития. На одной скупости один путь – в застой.

Вот откуда слово «целесообразность» попало в заголовок и не раз еще напомнит о себе на этой странице, если даже не будет названо, – смыслом.

Валерий Васильевич Богачев волжанин. Родился в 1958 году. В 1980-м, после окончания Саратовского политехнического института по специальности «экономика и организация автомобильного транспорта», приехал в Усинск вместе с женой Татьяной Васильевной, однокурсницей: у них еще во время учебы сложился экономический союз, скрепленный помимо профессиональных интересов еще и семейными узами. Теперь он расширился: их дочь Евгения тоже решила стать экономистом – она студентка финансово-экономической академии в Санкт-Петербурге. Так что все новое в вопросах хозяйствования становится предметом семейных разговоров.

– Помогает, – с мягкой улыбкой говорит Валерий Васильевич, и не сказать наверняка, так ли это, или его суждение преобладает. Но скорее это проявление той черты мужского характера, который некий мудрец назвал архимедовым рычагом, позволяющим землю с места сдвинуть.

Речь, конечно, идет о трудолюбии, о способности человека, по об разному выражению самого Богачева, работать в полный рост!

Он так и делал, работая в Усинском управлении технологического транспорта (УУТ) № 2 инженером-экономистом, начальником планово-экономического отдела, заместителем начальника управления по экономике. И всегда оставался верен выбранной профессии. Эта верность и это трудолюбие сдружили двух фанатиков дела – Керимова и Богачева. И когда в стране начали утверждаться новые формы хозяйствования и собственности, они оказались в одной связке и вот в ООО «Арктикатрансэкскавация» идут вместе – генеральный директор и его заместитель по экономике.

У Богачева немалый круг обязанностей, о которых лучше сказать – работ, потому что они требуют от него не только расчетливости, но и рачительности, поскольку их результатом становится обеспечение всем необходимым производства и тех, кто на нем задействован, то есть людей. Это неизменно присутствует при подготовке договоров с

Помните, нас уверяли: «Экономика должна быть экономной»? А масло, смеялись мы, масляным! Над тавтологией иронизировали, а надо бы над смыслом.

Экономика в переводе с греческого – управление хозяйством, и поручать его скрягие так же неразумно, как и транжиры.

Это подсказывает народный опыт: скупой платит дважды.

заказчиком, определении расценок и многоего другого, что позволяло бы сделать рентабельными затраты, как материальные, так и трудовые.

Как этоается? Далеко непросто. Об одном споре с заказчиком стоит упомянуть здесь. Его не устраивала цена, предложенная Арктикатрансэкскавацией. Тут ведь необходимо быть убежденным в своей правоте, и не по силе характера, а по обоснованности выставленных стоимостных величин, то есть доказательным. Три экономические инстанции давали заключение по расчетам Богачева и его коллег. И все три были приняты.

Валерий Васильевич смущается оттого, что этот факт, «выужденный» у кого-то журналистами, звучит как похвала ему. А вот взыскание к этой одной прибавим еще! Во всех вахтовых поселках трехразовое питание бесплатно. Все испробовали – и кассовые расчеты, и тарифы... Нужны аппараты, люди, занимающиеся всем этим. Посчитано выгоднееказалось кормить бесплатно. Правда, некая сумма, поглощая все же взимается – подоходный налог со стоимости трапезы, она по российскому законодательству засчитывается в доход состоящемуся. Но это уже государство крохоборничает. Скупится, скучает, а никак не разбогатеет.

Конечно, решение о благодеянии принимает генеральный директор предприятия. Но опирается он при этом на расчеты своего главного экономиста.

Случается и наоборот: экономическая целесообразность диктует или другое решение. Распространяться на сей счет, нет необходимости – ООО «Арктикатрансэкскавация» работает в конкурентной среде и журналистская этика не позволяет не учитывать это.

– Иногда в работе помогают чисто житейские наблюдения, – приоткрывает истоки своих размышлений Валерий Васильевич. – Замечали связь хорошего с хорошим? Если да, то знаете, что плохое отвечает хорошему.

И в самом деле, хороший отдых и хорошая работа прекрасно сопровождают, а плохой – нет. И думать нечего! Понятно направление экономической мысли Богачева?

– Трата не должна стать растратой, – еще одно правило Валерия Васильевича, – она должна быть просчитана не только на восполнение, но и на прибыль.

Мы видели два зимника, хорошо различимые с вертолета. Одни – Арктикатрансэкскавации, широкий, ровный, автомашины по нему идут в оба направления с грузами без задержек. И другой – узкий, мелководный даже на солнце, машины на нем скучились, не разъедутся, боятся сбить груз задерживается. Вот задача с двумя неизвестными: кто больше потратился и кто окупил расходы и даже получил прибыль? Ответ на нее не знает разве что двоечник.

Александр ЛЫСЕНКО,
начальник строительного отдела ЗАО «СеверТЭК»

ПАРТНЕРСТВО



СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Нефтяная компания «СеверТЭК» образована в 1996 году как совместное предприятие российского «Лукойла» и финской корпорации «Фортум». Несмотря на свою молодость, оно отличается большой динамикой развития. И это прежде всего потому, что «СеверТЭК» объединяет в себе практику современного прогрессивного руководства, охраны окружающей среды и безопасного ведения работ, чем славятся специалисты «Фортума», и обширный опыт «Лукойла» в области добычи полезных ископаемых в суровых климатических условиях и синергической инфраструктуры.

Основное внимание в настоящее время сосредоточено на освоении Южно-Шапкинского нефтегазоконденсатного месторождения. Закончены буровые работы на Северном и Центральном кустах. Всего пробурено и законсервировано 15 скважин. Завершается строительство 100-километрового нефтепровода с производительностью 12000 куб. м в сутки до Харьгинского терминала и насосных сооружений с фиброоптической системой мониторинга целостности «трубы». Уже

имеются все необходимые емкости для хранения продукции. Первую коммерческую нефть предполагается получить к июлю 2003 года при плане 1 сентября. В 2004 году будет достигнут максимальный уровень добычи нефти – 8300 куб. м в сутки.

Особенности функционирования компании «СеверТЭК» заключаются в том, что ее лицензионная территория расположена на уровне Полярного круга, в основном в Ненецком автономном округе, в местности с полным отсутствием инфраструктуры. Достаточно сказать, что доставка оборудования и материалов, а также вывозка нефти в результате испытательной эксплуатации скважин возможна лишь по 100-километровому автозимнику Южное Шапкино – пос. Харьяга.

И вот уже два сезона этот зимник строит и содержит, причем по самым современным технологиям, тесно сотрудничающая с нами фирма «Арктикатрансэскавация». Она же отсыпала площадки для бурения, для склада, лагеря, центральной перекачивающей станции и семь километров внутрипромысловых

дорог. Всего перевезено из карьеров и уложено 900 тысяч куб. м грунта. Многие работы велись с опережением графика. Такой большой объем и сжатые сроки, ограниченные преимущественно зимними месяцами, и в прежние времена, и сегодня под силу далеко не каждому предприятию.

Фирме «Арктикатрансэскавация» мы доверяем. У нее опытные рабочие кадры, мощная карьерная техника, способная разрабатывать грунт в условиях вечной мерзлоты без буровзрывных работ, большегрузный самосвальный парк. Инженерно-технический персонал во главу угла своей деятельности ставит качество работ и эффективность затрат при эксплуатации техники и оборудования. Арктикатрансэскавация никогда не забывает об экологии, старается, чтобы ущерб природе был минимальным. То есть исповедует те же принципы, что и компания «СеверТЭК». Нас объединяет родство душ, основанное на частной инициативе. У нас нет никаких противоречий. В первую очередь поэтому дружественная нам фирма всегда выигрывает тендера.

Естествен вопрос о перспективах сотрудничества. Думаю, что если Арктикатрансэскавация и впредь будет обеспечивать работу на уровне требований времени, то партнерские отношения сохранятся на многие годы. «СеверТЭК» имеет лицензии на разработку четырех месторождений с извлекаемыми запасами 42 млн тонн. В настоящее время избыточное оборудование, оставшееся от строительства инфраструктуры Южно-Шапкинского месторождения, перебрасывается на Пашшоры. Потом будут еще два месторождения. Расчетный срок их эксплуатации 20 лет. В принципе столько же времени возможно и наше сотрудничество.

Я верю, так и будет. Подтверждением тому служит новый контракт. Арктикатрансэскавация вслед за компанией «СеверТЭК» перебазируется на Пашшоры технику и вахтовый поселок. Партнерство продолжается.



ЛЕДОВАЯ... ПЕРВОЙ КАТЕГОРИИ



И.А. Клещев рассказывает о ледовых дорогах — гордости предприятия. Беседа началась в центральном офисе, а продолжилась в одном из вагон-домиков вахтового поселка у карьера Пильняхой на Мядсейском месторождении, куда мы прилетели вертолетом, преодолев путь в 350 километров. Вначале демонстрировался видеофильм о зимниках, каких и сегодня на Севере предостаточно. Видны застрявшие в сугробах бензовозы. Их пытаются поставить на колею с помощью трактора К-700. Ночь, метель, заиндевевшие лица водителей. В разговор периодически вступают рабочие. Получилось что-то вроде «круглого стола».

И.А. Клещев: — Как только в Ненецком автономном округе, точнее на территории нашей ответственности, снежный покров достигает 15–20 сантиметров, мы начинаем строить зимники. Кто бывал на Севере и тем более кто здесь живет и работает, знают, что это такое. Обычно две утоптанные колеи, иногда расчищаемые после снежных заносов. Ездить по таким дорогам — мучение, а в одиночку к тому же рискованно. Вот и ездят колоннами в сопровождении мощных бульдозеров.

Корр.: — Вот этим фильмом как бы доказывается, что такие дороги никуда не годны.

И.А. Клещев: — У нас к зимникам другой подход. У нас это ледовые дороги 12-метровой ширины. Конечно, их строительство требует времени и затрат. Но затраты быстро окупаются за счет скорости и интенсивности движения.

Виктор Павлович Моеев: главный горняк карьера (окончил Красноярский институт цветных металлов, на Севере 20 лет): — В этом году на 22-километровом зимнике от карьера до ЦПС Тобойского месторождения у нас крутилось 60 самосвалов. Вот и представьте себе, что бы получилось, не будь добротной ледовой дороги. Какая была бы производительность труда?

И.А. Клещев: — Как выбирается трасса? Она не должна пролегать рядом с нефтепроводом, там охранная зона, пересекать озера, в то же время необходимо, чтобы она проходила невдалеке от водозабора. По возможности по высоким местам. Снег уплотняется бульдозерами и пневмокатками, по трассе нарезаются борозды, что-то вроде валов для снегозадержания. Через одни-две суток она переметается снегом, опять уплотняется, поливается водой. Так повторяется несколько раз, пока трасса не возвышается над окружающей местностью на 20–30 сантиметров, а толщина ледового слоя не приблизится к 0,5 метра.

Игорь Александрович КЛЕЩЕВ
родился 1 января 1949 года.

В 1971 году окончил Харьковский автомобильно-дорожный институт по специальности «автомобильные дороги», квалификация — инженер путей сообщения. В Усинск приехал по распределению. Работал мастером, прорабом, начальником участка, заместителем начальника и главным инженером в строительной организации. Главные объекты, которые он строил, — дорога Усинск — Харьяга и Усинский аэропорт с нуля до первой посадки самолета из Сыктывкара. В настоящее время исполнительный директор ООО «Арктикатрансэкскавация».

Игорь Александрович — глава династии дорожников. Жена Галина Михайловна, бухгалтер-кассир, трудится в той же организации. Дети родились и выросли в Усинске. Дочь Елена — инженер производственного отдела, сын Сергей — экономист. Любопытно: отец, дочь и сын окончили одно и то же учебное заведение. А теперь и работают вместе.

Вот такие славные семейные традиции.

Иван Иванович Атрашков, прораб (в 1974 году окончил Сыктывкарский техникум транспортного строительства, на Севере с 1977 года, строил бетонку от Усинска до Харьяги): — Иногда спрашивают, зачем так много льда? Пускайте сами. Общая масса груженого самосвала до 45 тонн. Более тонкий слой такого веса не выдержит. У нас случались провалы, когда попадали в термокарстовые воронки. Заделывать такие ямки — морока. А возвышение зимника — это все равно что насыпь на традиционной дороге, снег сдувается. Главное, чтобы зимник не шел по траншее, иначе все труды не впрок.

В.П. Моеев: — Полив зимника — наука. Надо соблюдать два правила: поливать тонким слоем и равномерно. Чтобы трасса быстро замерзала. В качестве водовозок используем любые машины, какие сумеем к этому приспособить. А сам поливочный агрегат напоминает гидрантор для разлива битума. При строительстве вот этого зимника от карьера Пильняхой использовали 15 водовозок, 8 бульдозеров и 5 К-701 в круглосуточном режиме около месяца.

И.А. Клещев: — Сколько надо воды, я хочу показать на примере зимника от Харьяги до Южного Шапкина. Протяженность около 100 км. Сначала пролили снег на 30–40 сантиметров, а уж потом поливка. Использовали 8 «Уралов», 10 КраЗов, 8 «Татр» (кузова самосвалов как цистерны), 6 «Ураганов». На строительство ушло около 50 тысяч кубометров воды, да еще на содержание не менее 25 тысяч кубометров ежемесячно. Зимник строился месяц, действовал с 10 декабря по апрель включительно. Вот и считайте, сколько воды утекло.

И.И. Атрашков: — Что такое содержание зимника? Лучше бы об этом рассказал Сергей Сергеевич Яроцкий, прораб на зимнике, но он только что уехал в краткосрочный отпуск. В период эксплуатации ледовой дороги появляются ямки, выбоины. Их надо заливать водой и замораживать. Ну почти что ямочный ремонт обычной трассы. Время от времени появляется необходимость расчищать дорогу, и не только полосу движения, но и обочины, снимать бровки. Опять-таки для того, чтобы не образовалась траншея. Если выпадет новый снег, тем более обильный, расчищать его нецелесообразно. Его надо укатать, полить, подморозить и тем самым еще немного поднять ледовое полотно. Зимник опять продувается и хорошо работает. Так повторяется столько, сколько потребует погода. Особен-но интенсивны работы по содержанию в феврале–марте, когда часто бывают метели.

Фарид Хуббетдинов, инженер по охране труда и безопасности дорожного движения (в Усинске живет 20 лет, служил в милиции, в звании майора уволился на пенсию): — Зимник мы обу

страиваем, как обычную дорогу, в соответствии с правилами дорожного движения и требованиями ГИБДД. По его обеим сторонам устанавливаем вешки через 100–150 метров друг от друга. На поворотах через 30 метров. На каждую наклеиваем 20-сантиметровую полоску из световозвращающей пленки. Без этих светящихся точек трудно ориентироваться ночью. Дорожные знаки, обозначающие повороты, спуски, подъемы, сужения дороги – все как обычно. Никаких исключений. Все это обустройство утверждается в Нарьян-Маре, в управлении ГИБДД. Контроль за дорожным движением постоянный. За зиму ни одного нарушения не зафиксировано, тем более нет ДТП.

И.А. Клещев: – Теперь хотелось бы рассказать о технологиях строительства площадок под буровые установки, для ЦПС и ДНС и подъездных путей к ним круглогодичного действия. Перевезенный многолетнемерзлый грунт летом оттаивает и расплывается, как блин на сковородке. Чтобы удержать песок в заданных формах, его укладывают на геотекстиль, а концы заворачивают в виде конверта. Иногда насыпают несколько таких слоев, в зависимости от местности и проекта. Для предохранения дорнита от разрушения сверху и на обочинах укладывается еще один слой толщиной до 0,5 метра. Общая высота конструкции иногда достигает 5 метров. Укатанная виброкатками и подсушенная временем, она приобретает большую прочность. Это в общих чертах. Вообще же, любая площадка – сложное сооружение, каждый ее участок в соответствии с функциональным предназначением и отсыпается.

При возведении площадок и дорог мохорастительный слой не снимается, тем самым создается дополнительная теплоизоляция, которая не дает возможности вечной мерзлоте оттаивать. Если это правило не соблюдать, то могут появиться карстовые явления, или, попросту говоря, воронки. Ликвидировать их невозможно.

Работы ведутся преимущественно зимой. Проезд летом по тундре в Ненецком автономном округе запрещен. У летних работ есть свои сложности. Например, грунт оседает в болото до метра. Помню, строили мы Харьгинский терминал. Отсыпали 130 тысяч кубометров. Так вот 30 тысяч кубов ушло на осадку.

А резюме такое: работа на Севере весьма специфична. Много тонкостей, которые надо знать и учитывать на практике. Но если с особенностями тундры считаешься, труд твой будет вознагражден.



Только вертолетом можно долететь



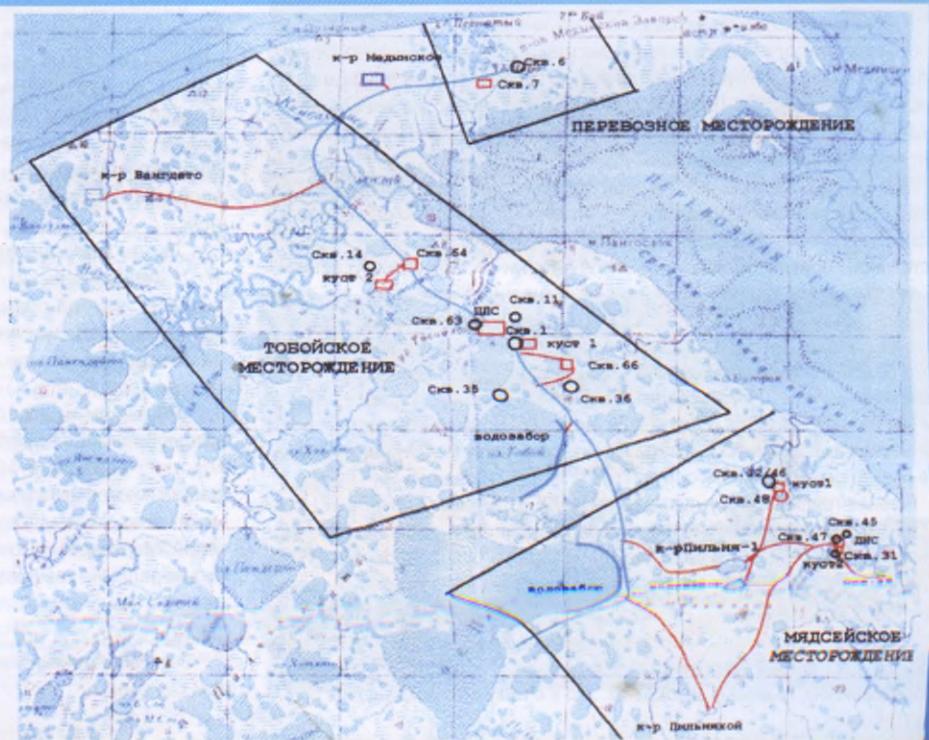
Производственный отдел



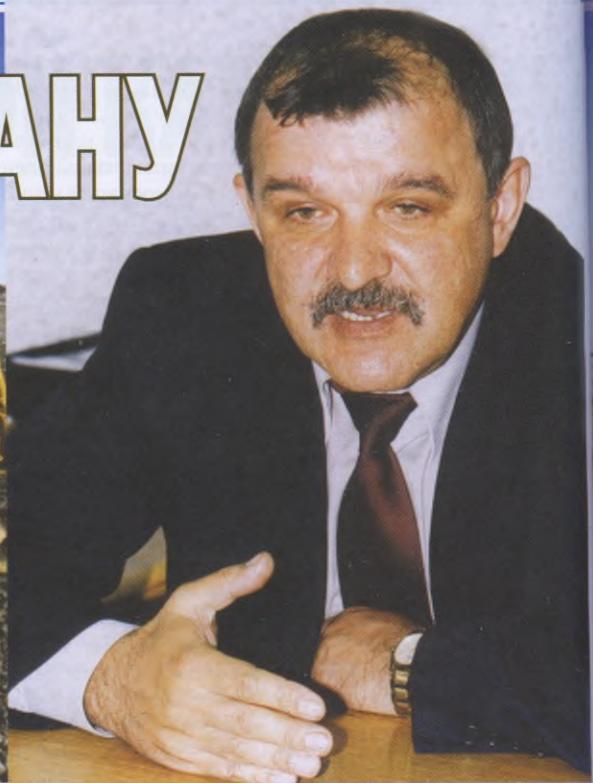
Ледовая дорога

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ОБЪЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА НА ТОБОЙСКОМ, МЯДСЕЙСКОМ, ПЕРЕВОЗНОМ МЕСТОРОЖДЕНИЯХ В 2003 ГОДУ

- Магистральная зимняя дорога
- Граница водозаборов
- Граница карьеров
- Контур проектируемых площадок
- Существующие гравийные
Проектируемые зимние дороги



ВЫХОД К ОКЕАНУ



Олег Георгиевич СУХЛЯЕВ родился в 1956 году в г. Ходыженск Краснодарского края. В 1978 году окончил СибАДИ по специальности «строительные и дорожные машины и оборудование», квалификация – инженер-механик.

Участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. В Усинске с 1979 года. До 1996 года работал мастером, старшим механиком, начальником автоколонны, начальником РММ, начальником производственно-диспетчерского отдела, техническим директором Управления механизации и строительства. С 2000 года – главный инженер ООО «Арктикатрансэксавация».

С технической точки зрения, у нас есть все необходимое для высокопроизводительной и эффективной работы: автомобильный и технологический транспорт, дорожная техника, механизмы, оборудование. Есть две базы – в Усинске и Харьгаге. При них общежития гостиничного типа, котельные, теплые стоянки и ремонтные мастерские. Своя артезианская скважина, газопровод (газ, конечно, покупаем). Территория Харьгагинской базы выложена плитой.

Работа организована вахтовым способом в круглосуточном режиме. На объектах работ – передвижные вахтовые поселки. Первый, самый большой – на 300 человек – находится на Тобойском нефтяном месторождении, второй – на Шапкинском, часть его сейчас передислоцировалась на новое – Пашшорское месторождение. Еще один поселок находится при большом карьере Лая-5.

Техники 200 единиц. Из тяжелой делаем ставку на зарубежные образцы. Тому есть несколько причин. Во-первых, такая техника, в частности бульдозеры «Катерпиллар» D-9H или «Камацу»-355, лучше отечественной приспособлена для эксплуатации в северных условиях. Во-вторых, у нас давний опыт ее обслуживания. Например, во всем Усинске только наша РММ способна ремонтировать «Камацу».

Мы все дальше идем на Север. Тобойское месторождение, которое мы сейчас обустраиваем, или тем более следующее – Перевозное – находятся на побережье Северного Ледовитого океана. Условия работы там чрезвычайные. Если, скажем, в Усинском районе грунты легкие, веченой мерзлоты практически нет, разве что попадаются отдельные линзы, то в Ненецком автономном округе грунт сродни скальному.

Раньше подобный грунт разрабатывали взрывным способом. Но в НАО по экологическим причинам он запрещен. Да и удовольствие это слишком дорогое. Так что вся надежда теперь на бульдозеры типа «Камацу» и тяжелые рыхлители. Кто их имеет на Севере, тот побеждает в конкурентной борьбе. А у нас их на Тобойском объекте 9 единиц.

Конечно, не все отечественное мы отвергаем. Нас вполне устраивают виброкатки. Хороши электростанции на 100 кВт Ярославского завода, вагон-домики из Вологды. Покупаем трактора Челябинского завода. Надежны наши тяжелые автогрейдеры, трактора К-700 и К-701 с навесным оборудованием, грузовые автокраны. Это я к тому, что российским про-

изводителям техники надо больше ориентироваться на Север. Кто думает об этом – находит рынок сбыта.

Выход к океану требует корректировки нашей технической политики. Прежде всего будем делать ставку на большегрузный самосвальный парк. Это еще вызвано и увеличением плеча перевозки. А вот какую конкретно машину выберем – пока не определились.

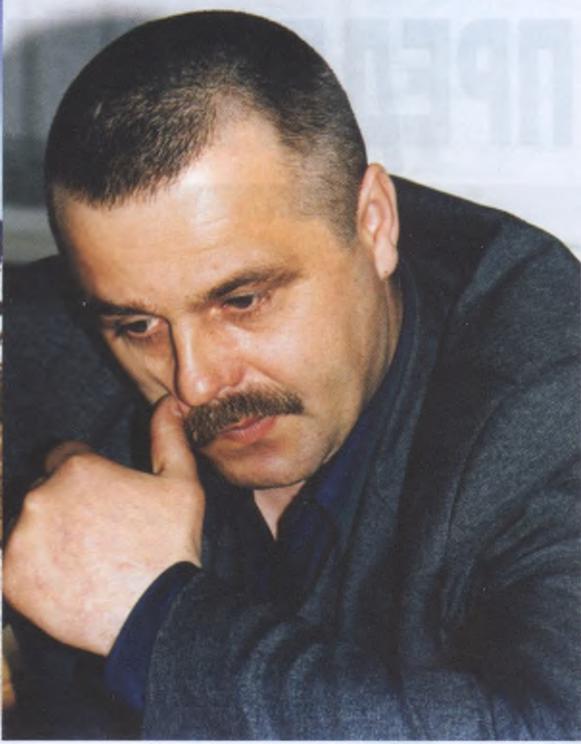
В этом году контракт с нами на отсыпку площадки под ЦПС на Тобое заключили поздно. Тем не менее с перевозкой грунта из карьера объемом 260 тыс. куб.м надо было уложиться к концу апреля, пока держал зимник. Чтобы справиться с заданием, мы пригласили на субподряд несколько известных нам предприятий из Санкт-Петербурга с 60 самосвалами «Вольво», «Скания» и «Мерседес». При этом мы ставили и еще одну цель: посмотреть, как поведут себя эти машины на побережье Северного Ледовитого океана. Мы решили 2003 год сделать пробным годом.

То, что грузоподъемность самосвалов 26–28 тонн, хорошо. Против 17–22-тонных чешских «Татр», которые поставлялись на Север со времен СЭВ, выгода прямая. Правда, толщину ледового покрытия на автозимнике надо увеличивать сантиметров на 10–15. Это повышение затрат, но небольшое. Оно с лихвой перекрывается эффективностью перевозок.

Трудности и, следовательно, наши сомнения в другом. «Татра» – автомобиль полноприводный, он прост в конструкции и ремонте и на короткие расстояния незаменим. А у этих трех испытываемых марок машин многое не понравилось. Одна не полноприводная, у другой тормоза часто отказывают, у третьей в метели забиваются воздухоочистители. «Мерседес» неповоротлив и тяжеловат. Повторюсь, пока никакую не выбрали. Но совершенно ясно: без большегрузных машин нам теперь не обойтись. Это однозначно.

Будем заменять и экскаваторный парк – на машины с большим объемом ковша. Иначе выгода от большегрузных самосвалов сойдет на нет: они будут дольше грузиться, больше простоять в очереди.

Вот такие проблемы меня сейчас беспокоят в связи с нашим выходом к океану.



ТВОРЧЕСТВО В РАДОСТЬ

Николай Иванович ЧУВАЧКО родился в 1964 году. Окончил Новосибирский техникум транспортного строительства по специальности «техническое обслуживание и ремонт автомобилей», квалификация – техник-механик.

Как он сам говорил, приехал в 1988 году в Республику Коми «за туманом», то есть временно, но прижился, создал семью, нашел свою точку опоры.

И теперь ему кажется, что лучше Севера и земли нет.

Работал в геологоразведочной экспедиции механиком участка, а потом в одном из подразделений объединения «Коминефть» начальником автоколонны.

С 1994 года на аналогичной должности в ООО «Арктикатрансэксавация».

Его товарищи рассказывали нам, какой необыкновенный человек этот Николай Чувачко.

Он и грибник, и охотник. Душа коллектива. А уж в каких переплетах побывал, перегоняя зимой технику на отдаленные точки, «такое и присниться не может».

Мы предложили Николаю Ивановичу осветить «узкую и скучную» тему – рационализацию.

Закупили мы как-то в расформировываемой воинской части «Ураганы», так называемый комплекс, куда входит столовая, общежитие на 24 места и электростанция. Кстати, неплохой вахтовый участок получается для объектов с небольшим объемом работ. Но мы эти вагончики на сани поставили, пользоваться ими стало даже удобнее, а на «Ураганы» водрузили понтоны по 20 кубов каждый. Только использовать их стали в качестве цистерн для перевозки воды.

Дело в том, что при строительстве зимника требуется вода, много воды. Примерно 1500 кубов на километр ледовой дороги (вместе с пятимесячным периодом ее содержания). Причем перевезти эту воду и залить зимник надо как можно быстрее, тогда срок его эксплуатации будет длиннее. Тут простыми водовозками не обойдешься.

Надо сказать, что «Ураганы» нас сильно выручили. 100-километровый зимник от Харьги до Шапкино при 30-сантиметровом слое льда мы построили за месяц. Правда, к перевозке воды привлекли еще самосвалы. «Татры» и КрАЗы – самый оптимальный вариант, поскольку у них кузова с подогревом. Конечно, кузова накрыли листовым железом, чтобы вода не расплескалась. Причем это оборудование у нас съемное. Снять и поставить его можно за 10 минут.

В общем, экспериментируем, мудрим много. Но не всегда наши задумки реализуются, как хотелось бы. Пытались мы как-то использовать пароподвижную установку (ППУ) для таяния снега после заноса зимника в ветреную погоду. ППУ обычно применяют для мытья техники зимой. Так вот, по нашему замыслу, растаявший после прохода ППУ снег, то есть вода должна растекаться по дороге и тут же замерзать. Не вышло, равномерности не получилось. Но мы не отчаемся. Еще много нереализованных задумок.

Только творческий труд в радость. Наверное, не все с этим утверждением согласятся. Но для меня оно бесспорно.



ПРЕДЛАГАЕТСЯ БУДУЩЕЕ?



Можно было здесь обойтись и без вопроса. Но говорить о будущем, да еще в плане социального обеспечения рабочего человека, неблагодарное занятие: слишком уж долго кормили его обещаниями, осуществить которые так и не сумели.

Но вот услышали: «Для нас тут для всех сегодня – завтрашний день!»

– А что, – загорелся наш собеседник, – сегодняшний для многих вчераший и позавчераший день: как задерживали зарплату, так и задерживают.

С этой точки зрения ООО «Арктикатрансэкскавация» находится в завтрашнем дне: здесь не помнят задержек с выплатой заработанного, даже в год дефолта. Мало того, нет ограничений в заработке, ради которого рабочий люд устремляется на Крайний Север, становясь, как шутят на Тобое, соседями с белыми медведями.

Эти диковинные животные ни разу еще не наведывались в вахтовый поселок – тундра не их стихия, но и без них здесь глухомань несусветная. Однако в работе не замечаешь этого, а в поселке не ощущаешь. Потому, конечно, что экипирован в соответствии с природой и климатом, с одной стороны, с другой – уют полевых вагончиков, балков скрашивает все. Светло – передвижная электростанция, тепло – налажен электрообогрев, чисто – постельное белье, полотенца меняются еженедельно (дома разве чаще?), баня, не имеющая выходных, столовая с трехразовым питанием (150 руб. в день на человека), сушилки и все прочее, необходимое для обеспечения нормальной жизни. И все это – бесплатно! И уже совсем завтрашний день для многих дорожно-строительных организаций – горничные в вахтовых поселках! На них лежит уборка жилых помещений после того, как вахты уйдут на трассу.

Как ни суди, а прибранные женскими руками комнаты, обретают другой вид – домашний. Человеку, надолго оторванному от дома, это особенно ложится на сердце, отзывается ощущением забытости.

– Только этими ощущениями работников и оправдываете немалые расходы на содержание горничных? – спросили мы у заместителя генерального директора Арктикатрансэкскавации Валерия Васильевича Богачева.

– А разве этого мало, после трудового дня, а то и ночи (работают у нас в две смены) прийти с холода в тепло, и оно напомнит тебе о родном доме схожестью уюта? – отозвался он вопросом, в котором, согласитесь, содержится и ответ. Да ведь, спохватились мы, рабочие освобождались от дополнительной работы.

Начальник участка, на котором расположен вахтовый поселок, и обеспечение его светом, теплом и прочим жизненно необходи-

мым лежит немалым бременем на нем – Станислав Болеславович Радомский рассказал нам: рабочий быт находится под особым вниманием генерального директора.

– Керимов, оказываясь здесь по делам, – говорит он, – не удивляется обходом жилого комплекса, а остается на день-два и только потом дает оценку. Мне, конечно, в первую очередь.

Помолчал и добавил:

– Быт у нас отлажен. Все, кто за него ответствен, работают с осознанием ответственности, возложенной на них.

Еще помолчал и еще добавил:

– Спросите у исполнительного директора, он здесь днует и не чувствует и ни разу ни на что не пожаловался.

Присутствовавший при разговоре Игорь Александрович Клевцов рассмеялся:

– Вот молодец, Болеславович, не нагоняя ждет, а жалобы от начальника!

Такая непринужденность в отношениях при видимом, а не просто замеченнем порядке говорит о многом. И когда пришли обедать в столовую, где уже за столами и у раздаточного окна находились прибывшие с рабочих мест люди, никаких изменений в привычном, как поняли мы, ходе вещей не наступило. Клевцов встал в очередь, и мы с ним, выбрали блюда – за пятьсот километров от цивилизации! – поели вкусно и сытно. Ни у кого никаких льгот – ни у исполнительного директора предприятия, ни у гостей – всем все из общего котла.

Не о демократии здесь речь, боже упаси, о качестве предлагаемой работающим пищи, об уважении к человеку труда.

– У Керимова, – развивает нашу мысль Игорь Александрович, – это один из постулатов. – В 1998-м, когда по всей России произошло обрушение экономики, он один из немногих выплачивал заработную плату. Когда было совсем уж тяжело, итээрцам выдавали половину заработка, а рабочим – машинистам бульдозеров, экскаваторов, шоферам, грейдеристам и другим – полностью!

Заглянули в медпункт. Занедужил – вот она помощь, рядом. Лекарства бесплатные. Закончилась вахта – получай заработанное без всяких вычетов, кроме, конечно, подоходного налога, который берет государство. И отыхай до следующей вахты.

– А к ней, глядишь, приезжают, кто с сыном, кто с братом, – по-

ведала нам Любовь Александровна Демьяненко, ведущий специалист по правовым вопросам и кадрам, и привела в качестве примера Новиковых – Вячеслава Павловича, электрика, и его сына Алексея, аккумуляторщика, теперь приезжающих вместе с Украины.

Таких вахтовых поселков, как на Тобое, еще три. Они фактиче-

тилась волна гриппа и врачи волновались, где взять средства на вакцину, Керимов на полмиллиона закупил препарат, и каждый сотрудник его предприятия, в какой бы точке региона он ни работал, получил противогриппозную прививку.

Еще для полноты картины оздоровительной работы в Аркти-



ски ничем не отличаются, только количеством проживающих. Но это зависит от объема работ на тех участках, где они расположены. Случается, что на какой-то промысел необходимо десантировать небольшую бригаду. Арктикатрансэскавация одна из немногих организаций в этом регионе, которая располагает «общежитиями на колесах» на 24 койко-места. Это, собственно, автономный жилой домик, вагончик, установленный на МАЗ-543 «Ураган». Бывшая мини-казарма для ракетного расчета. Те же тепло, свет, чистота...

Осознание того, как был сказывается на настроении и работоспособности людей – потому так много внимания ему уделили, – пришло к нам быстро, и мы уже не спрашивали, надо ли было тратиться на совсем не дешевое жилье на «Урагане». Тут ведь еще и в том выгода, что не требуется никакого развертывания: остановился и приступай к делу. Экономия времени и сил.

Есть у ООО «Арктикатрансэскавация» и две стационарные базы: основная – в Усинске и ее филиал в Харьяге. Обе имеют свои котельные, артезианские скважины, электростанции (на всякий пожарный случай), ремонтно-механические мастерские, склады ГСМ, продуктовые и производственные, теплые боксы для автомашин и другой техники... Два серьезных хозяйства. Общежития, тоже бесплатные, столовые, центральный здравпункт, возглавляемый врачом, и медпункт.

На последнем, в Харьяге, мы побывали. На дежурстве находилась фельдшер Клавдия Николаевна Морозова. Ее рабочий день начинается в шесть утра. Все, выезжающие на работу за пределы базы, проходят у нее медицинский осмотр. Не для «выбраковки», хотя случается и такое, но редко – за давностью забылся последний случай. Строгость нужная: работа – что езда по зимнику, что его расчистка, что в карьере и на отсыпке грунта – предельно опасна. Особенно в полярную ночь и ветреные бурунны дни. Малейшее недомогание – и перед тобой сигнал «Стоп».

– Три дня простуженные лечатся здесь. При осложнениях их отправляют в городскую больницу, – посвящает нас в свои профессиональные тайны Клавдия Николаевна.

Она показывает лабораторный журнал, где отмечены ее действия: перевязки, выдача лекарств, случаи обнаружения заболевших... Один случай мы отметили: Морозова направила (естественно, на автомашине – как-никак двести километров до Усинска) в больницу пациента с подозрением на аппендицит. Диагноз подтвердился. Фельдшерица может гордиться! – повторим здесь местного острослова.

– И все бесплатно! – радостно сообщает Клавдия Николаевна. – Лекарства, дорога в больницу, операция.

А мы не удивляемся – успели привыкнуть к благоденствию главы ООО «Арктикатрансэскавация» Фейруза Юркуловича Керимова. Вот еще одно тому подтверждение. Когда по России пока-

катрансэскавации. Шофер, который вез нас из Харьяги в Усинск, в разговоре, как это бывает, о самом разном сказал, что собирается, когда станут зимники – к середине мая это случается – поехать подлечиться в санаторий под Кировом.

– Там грязи против радикулита, – пояснил, – помогают.

– А что для этого нужно? – спросили, и, острый на язык, он ответил:

– Радикулит. И справку от врача. Путевку дают бесплатно. Уже ездил, знаю...

Мы долго молчали, перебирая в памяти узнанные от разных людей – рабочих, финансовых работников, специалиста по кадрам, руководителей предприятия – вспомоществования. Счет в денежном выражении немалый: бесплатный проезд к месту отдыха проработавшим на предприятии два года, оплата курсов по повышению квалификации, восполнение расходов на медицинские обследования в клиниках и центрах здоровья... К денежному прибавьте еще счет нравственных. Почувствовать себя нужным, окруженным заботой и вниманием – это многое стоит.

– Завтра, может быть, и везде так будет, – неожиданно прервал общее молчание шофер, никак не посвященный в наши размышления. – А у нас это уже сегодня.

– Вот все и сошлось, от разговора на Тобое до теперешнего по пути из Харьяги: сегодняшний день в Арктикатрансэскавации это для многих завтрашний, еще не наступивший?

Нельзя не заметить, что социальная сфера, где быстрее, где медленнее, уходит на периферию деятельности предприятий. Даже государственных. Не хватает средств? Валерий Васильевич Богачев, не удивляясь нашему пессимизму, все же не соглашается:

– А средств ни на что не найдется, если не зарабатывать их. Даже на развитие производства! Так что... Надо жить не одним днем, но и тем, который придет за ним.

Значит, завтрашним? Скажем: «Да!», чтобы снять вопрос, ставший теперь неуместным.

P.S.

Было бы несправедливо не упомянуть о попечительской деятельности ООО «Арктикатрансэскавация». Были сделаны денежные перечисления на строительство духовного Центра православия в Сыктывкаре, церкви и мечети в Усинске, на вспомоществование пансионату престарелых, детскому дому, спортивной школе «Самбо».

ДЕЛОВСКИХ КАЖДОГО



Любовь Демьяненко

Так вот просто и понятно, без эquivоков объяснила причину успешной работы коллектива ООО «Арктикатрансэскавация» ведущий специалист по правовым вопросам и кадрам Любовь Александровна Демьяненко. А что тут мудрствовать? Если дело предприятия не станет делом каждого его работника, едва ли возможно достигнуть значимого результата. А Арктикатрансэскавация – бесспорный лидер в строительстве промысловых дорог своего региона.

Но тут неминуемо встает вопрос: что объединяет личные интересы наемных рабочих... нет, не с общественными, а с личными же интересами владельцев предприятия? И на него у Любови Александровны простой и понятный ответ: потребность в работе!

– Предприятие создавалось для дела, – объясняет она, – в поисках дела съезжаются сюда едва ли не со всей России и люди. Взаимная заинтересованность!

– У летунов и...

– Для летунов у нас нет дела, и до них самих тоже, – парирует она с улыбкой.

Любопытно в связи с этим поглядеть учетные карточки. Рабочие в основе своей приезжие, но, за редким исключением, одни и те же: люди, искавшие работу и нашедшие ее – постоянную, хоть и сезонную, хорошо (и регулярно, без задержек!) оплачиваемую, бытообустроенную.

Демьяненко опытный специалист, сразу поняла: тут необходимы пояснения – и сразу дала их. Работа на болотах тундры возможна только

зимой, летом они не только непроехкие, но и непроходимые. Доставка оборудования для буровых, грунта для отсыпки площадок под них промысловых дорог ведется «в содружестве» с морозом, по зимникам. «Из года в год, – поясняет она, – постоянно». А отпуск – для работников Крайнего Севера это фактически два месяца – летом. «Тоже постоянно, – выказывает веселый характер Любовь Александровна, – безо всякой очередности!». Остаток времени, до наступления холода – подготовка к очередным вахтам на Крайний Север, в ставшую родной Арктикатрансэскавацию.

– Трудяги, классные специалисты, – характеризует сотрудников предприятия Любовь Александровна, укладывая в картотеку их учетные карточки, – те, кого отобрал Север и... Керимов, – добавляет как откровение.

– Генеральный директор?

– Да, Фейруз Юркулуевич, – удивляется нам Демьяненко. – Ни один принятый на предприятие работник не миновал встречи с ним, и совсем не формальной.

Что ж, это норма для тех руководителей, которые на опыте убедились в том, что кадры решают все. И наши беглые заметки о людях ООО «Арктикатрансэскавация» не что иное, как исполнение пожелания ее генерального директора – Фейруза Юркулевича Керимова.

«СЕВЕР, СЕВЕР, Я ТЕБЕ ЗНАКОМА...»

Не знаем, это присловье Любови Александровны Демьяненко или строка из забытой песни, но абсолютно уверены: этими словами вполне могла бы начаться ее автобиография. Шутка ли, она на Крайнем Севере с 1978 года! Не за романтикой ехала сюда, не за северной надбавкой, а за мужем, врачом по образованию, получившим назначение в Усинск. Работали в вахтовом поселке Возей. Иней на стенах в продуваемых всеми ветрами комнатах. Насмотрелась на разных людей. Говорит: «И вправду, птицу видно по полету. Немного времени надо, чтобы понять, кого привела в этот суровый край романтика, кого заработок, а кого надежда на «длинный рубль». Эти последние обжигались о трескучие морозы и ледяной ветер, а более всего о работу в таких условиях».

Оставались романтики и добытчики. Разные у них были цели, а средство их достижения одно – труд. Они оказались по характеру сродни Северу, и он их принял, признал своими.

Рассказывая об этом, Любовь Александровна Демьяненко снова перебирает листки учета, кладет их перед нами: Радомский Станислав Болеславович, Мунаисов Марат Шарифуллович... Не станем перечислять всех – о них речь впереди. Отметим только, что из названных ею людей руководители Арктикатрансэскавации не вычеркнули ни одного. Вывод? Ведущий специалист по правовым вопросам и кадрам Л.А.Демьяненко на своем месте. Знание людей, учет заслуг каждого, предварительный отбор – по документам – желающих получить работу именно на этом предприятии ведется должным образом. А еще – объявления в газеты разных областей России об имеющихся вакансиях.

– И люди едут и, если обретают себя, закрепляются надолго, – завершает рассказ Любовь Александровна. – Иные оседают в Усинске.

Как сама она, заметим, ставшая старожилом Крайнего Севера.

ПО СЛЕДУ СУДЬБЫ

Станислав Болеславович Радомский является начальником участка «Тобой», расположенного у северного края ненецкой тундры, в пятистах километрах от главной базы Арктикатрансэскавации в Усинске и всего в четырех от Северного Ледовитого океана. Вот как далеко! Сюда нефтеразведчики еще не так давно добирались только вертолетами. А сейчас, правда, только зимой, из Усинска идут «вахтовки», тяжелогрузные автомашины, наливники с топливом... Вот он, хорошо видимый с вертолета, которым мы летим на Тобойское нефтяное месторождение, зимник – ледяная дорога, широкая и ровная, как шоссе. Один из нас восторженно пошутил: зимник первой категории! По нему,



Сергей Клещев. Начало биографии

кого. И отсыпка площадок под буровые кусты 1, 2, скважины № 38, ДНС (дожимной насосной станции) – 260 тысяч кубометров грунта! Титаниче-



Станислав Радомский (в центре) с прорабами в карьере

как по обычной трассе, шли в обоих направлениях грузовики. Работающий зимник!

Это было первое зримое дело, к которому имеет непосредственное отношение Станислав Болеславович: его участок – опорный и в строительстве, и в эксплуатации зимника, и в обеспечении безопасности движения по нему.

Сам Радомский хочет остаться в тени, выставляя вперед машинистов бульдозеров и грейдеров, водителей самосвалов и водополивных автомашин, наращивающих зимник, – это ведь рукотворная дорога. Да прорабов, организующих работу каждой из бригад: Ивана Ивановича Атрашкова, Сергея Алексеевича Смирнова, Сергея Сергеевича Яроц-

ская работа, в которой, считает Станислав Болеславович, доля его труда незаметна.

Никакого кокетства в этом нет. Радомский мужчина, прокаленный Севером. Для него сказать о своих достижениях все равно, что похвалиться: вот, мол, выдержал сорокаградусный мороз с ветром! Для него важнее не один за всех, а один со всеми. Хотя не раз оказывался и в первой ситуации. Все-таки с 1973 года он здесь, на Крайнем Севере. Дорожник по натуре, он ни разу не изменил своей профессии, обретенной еще мальчишкой в Брестском техникуме. А сюда пришел, говорит, по следу Судьбы: межколонну, в которой работали родители жены, перевели в 1973 году из Брянска в

Усинск. Здесь его и отличил среди других специалистов Керимов и позвал к себе. Все, кто работает под началом Станислава Болеславовича, уверяют: Фейруз Юркулевич разбирается в людях!

НАПАРНИКИ

Тундра, как натруженная ладонь, бугристая, и по рукопожатию легко узнаешь здесь закоренелого северянина. Так мы познакомились с напарниками-бульдозеристами Николаем Васильевичем Миляевым и Александром Викторовичем Добындином. Они, сказали нам, все время работают в паре. Мы видели, как два их «Камацу», словно привязанные друг к другу, один впереди, другой несколько позади и правее, ездили по дну карьера, вскрывая новый слой грунта, рыхлили его и потом сгребали в огромные кучи, из которых два экскаватора наполняли то и дело подходящие тяжелогрузные самосвалы. Напряженная, однообразная работа.

— Скорее, привычная, — не согласен с нами Миляев.

Эта ремарка Николая Васильевича характеризует его отношение к своей работе куда больше самых лестных слов о нем его непосредственных руководителей. О выборке, которую он производит за смену, можно не спрашивать, она наибольшая не только на участке, но и на всем предприятии. И не только при работе в карьере, но и при отсыпке площадок и подъездов к ней.

Миляев — самый титулованный среди рабочих Арктиктрансэкска-
вации: он кавалер ордена Дружбы

народов, заслуженный строитель России. За этим — немалый трудовой стаж, большая часть которого — 27 лет! — наработана на Севере. Путь сюда для него начался в 1970 году сразу же после службы в армии: БАМ (якутская его часть), Ямал (освоение нефтегазовых месторождений) и вот ООО «Арктиктрансэкскавация». А сам он — воронежский.

— Держит Север?

Николай Васильевич не спешит с ответом.

— Он, как магнит, притягивает.

Если добавим от себя, в человеке достаточно железа. В Миляеве его сколько нужно. Оттого и упорство в нем самое трудовое. На его «Камацу» можно прикрепить табличку: «Пока есть работа, отдых не предла-
гать!» — шутит напарник. Александр Викторович Добында и сам такой — никто на предприятии не может припомнить, чтобы он оставил на завтра то, что можно сделать сегодня.

— У вас такой уговор с Миляевым?

— Нет, просто характеры схожие, рабочие. — И после некоторого раз-
думья: — Да и приезжаем сюда за од-
ним, за работой, которой нет в Лабытнанге, где живем, а тут — вот она, только налегай.

Мы были свидетелями этого «на-
легания» в карьере, видели резуль-
таты его, побывав на отсыпанных площа-
дках Тобойского нефтяного месторождения, куда проложен зимник. Представители нефтяной компании, прилетевшие на Тобой в один день с нами, не скрывали удив-
ления: «Управились? Так скоро и так качественно?»

Так работает ООО «Арктика-



Николай Миляев

трансэкскавация», так работают его люди: бульдозеристы, экскаваторщики, водители самосвалов, грейдеристы, мастера, прорабы и многие другие специалисты. Дело всех каждого. Мы это увидели воочию.

Уходя, мы остановились на краю карьера и оглянулись. Два совер-
шенно одинаковых и по форме, и по покраске бульдозера двигались один за другим уступом — вперед-
обратно — не приближаясь, ни от-
даляясь, оставляя за собой одну сложенную из двух, полосу рыхло-
го грунта.

— Любо посмотреть, — не удер-
жался от похвалы Станислав Болес-
лавович Радомский. — И никакого
надсмотря над ними на требуется.

Что тут скажешь. Рукопожатие на Севере никого еще не обмануло.

У ВОРОТ В ТУНДРУ



Александр Добында

Марат Шарифуллович Мунаси-
пов давно и прочно осел на Край-
нем Севере. Приехал в 1970-м после
окончания Нефтекамского строи-
тельного техникума. По направле-
нию. Первая его стройка — школа в поселке Парма только зарождающе-
гося тогда Усинска. Только освоился — призвали в армию. Снова учеба, в сержантской школе, в Белоруссии,



Марат Мунасипов

потом служба в Чите. Уволился старшиной роты. И... вернулся в Усинск.

— Думал, на время, — вспоминает теперь, — хотел посмотреть, что без меня построили. Вот и посмотрел! — смеется.

Работал мастером, прорабом. В Усинске, на объектах в тундре. Большой частью в вахтовых поселках буревиков. До начала девяностых годов, когда встретился с Фейрузом Юркулевичем Керимовым.

— Он тогда был начальником Управления механизации строительства, — замечает Марат Шарифуллович. — И поныне с ним.

Должности, которые занимал, не были новыми: мастер, прораб, старший прораб. Новым было дело: строительство зимников, разработка карьеров, отсыпка площадок на нефтепромыслах. Особо помнится, как пробивались на Шапкино, где нужно было поставить вахтовый поселок. Протоптали, а потом по следу наращивали зимник.

— Вот когда ощущил дух артели, — оживленно рассказывает Мунасипов. — Работа становится делом всех и каждого!

Обратите внимание: разные люди в разных местах говорят, собственно, об одном. Случайным это не назовешь. Волей-неволей приходишь к мысли, что в Арктикатрансэкскавации кадровые вопросы решаются основательно. Во всяком случае основу сотрудников составляют не летуны, не случайные люди, а основательные, работящие.

Сейчас Марат Шарифуллович является начальником филиала основной базы предприятия, расположенного в Харьаге. В переводе с ненецкого название это означает во-

рота или вход в Большеземельскую тундру.

Мунасипов и начинал строить здешнюю базу. На ней есть все, что и на основной: теплые боксы, ремонтно-механические мастерские, кузница... Своя котельная! Общежитие, вахтовый поселок. Живи и работай! На благо предприятию и себе. Это «себе» в недавние времена считалось аморальным. А почему? Не потому ли, что человек считался не работником, а слугой?

Ну а насчет того, надолго ли Марат Шарифуллович осел на Крайнем Севере, сделайте вывод сами. Добавим только, что с ним здесь и жена, Райхана Серазитдиновна, и сын Руслан, после окончания института работает экономистом на том же предприятии, что и отец, у Керимова. И дочь Лариса пошла по семейным стопам — окончила тот же техникум, что и Марат Шарифуллович, в Нефтекамске, и сейчас завершает учебу в институте.

Когда владения Мунасипова стали невидимыми и фары автомобиля ничего на могли высветить, только тогда мы поняли, где побывали — у ворот в тундре. И еще — в гостях у хорошего человека. У труженика.

НОУ-ХАУ ДЛЯ ИВАНОВЫХ

В одной из этих заметок уже сказано, что передвигаться по тундре можно только зимой, во что бы ни была «обута» ваша автомашина. Расстояния дальние, и рентабельнее всего использовать транспорт как можно большей грузоподъемности.

Так, в Арктикатрансэкскавации появились «Ураганы», МАЗ-543, носившие на себе (до конверсии) ракетные комплексы. 21 тонна груза для них — самая подходящая тяжесть. Ноу-хау стала и установка на них соответствующей цистерны. Вон какое количество топлива для особо удаленного участка, нужного не только занятой на работах технике, но и передвижной электростанции, можно доставить за один рейс.

Первую машину доверили опытному механику-водителю Федору Яковлевичу Иванову. До армии, в армии и после нее он работал шофером, водил и легковые, и тяжелые автомобили. Осваивал он свой «Ураган» неспешно, но основательно. Машина габаритная, требует не только мастерства от водителя, но и

предельного внимания. И осторожности.

Все это нашлось у Федора Яковлевича, приучил он свой «Ураган» и успешно доставлял воду для намораживания зимника. Одному, правда, и тяжеловато, и несподручно. Назад сдаешь — обзора мало, нужен напарник. И по паспорту предусмотрен второй водитель, и кабины две. Теперь работает в паре с сыном Алексеем.

— Теперь ходим с ним в дальние рейсы, — рассказывает старший Иванов, — до Тобоя. Триста километров от Харьаги, где топливо берем. Один за рулем, другой отдыхает.

Федор Яковлевич говорит об этом как о чем-то обыденном, а принять его работу за обычную не выходит: такая машина да еще груженная под завязку на ледяной дороге — обыкновенное явление? Впрочем, чему тут удивляться, если заглянуть в послужной список Федора Яковлевича Иванова. Он — участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

А вот еще один штрих в его характеристику. Он завел дачный участок и там, где березы не набирают среднерусской приглядности, снимает не плохие урожаи редиса, лука, картофеля. «Люблю повозиться в земле», — говорит. Иными словами, Федору Яковлевичу Иванову по душе труд. Разве не так?



Федор Иванов с сыном



Ильяз Ахметов

СО ЗНАКОМ «ОТЛИЧНО»

В Арктикатрансэскавации, наверное, немало работников, чью работу можно оценить столь же высоко. Помимо тех, о ком мы уже рассказали в наших беглых заметках, и этих двоих, о которых пойдет речь, – об Александре Ивановиче Малимоне и Ильязе Ханафиевиче Ахметове. Но именно на них указали нам те, кто выставляет оценки.

Почему? Не спрашивали, потому что знаем: даже среди самых-самых всегда находятся самые-самые. Не по прихоти начальников, а по уровню знаний или мастерства. Поставить бы человеку «шесть», но кто позволит, если высшая оценка определена в пять баллов.

Малимон работает токарем в РММ на главной базе предприятия. Приехал в Усинск уже с опытом. За его плечами были учеба в Полтавском железнодорожном училище и работа в депо. Хорошо заявил о себе и был направлен в группе специалистов в Монголию готовить из местных чабанов слесарей и токарей. «Учить приходилось меньше, больше работать», – смеется Александр Иванович.

Любил свое дело и с удовольствием совершенствовался. Пригодилось!

И вправду, когда приехал на заработки сюда, на Север, был с удовольствием принят в УУТТ-2, в котором нынешний генеральный директор ООО «Арктикатрансэскавация» Фейруз Юркулевич Керимов работал начальником 4-й автоколонны. Не мог он не заметить мастеровитость новичка, который, кстати, обучил токарному

делу жену, Валентину Максимовну, и она работала с ним рядом. А еще важным было то, что Малимон оказался и отменным автослесарем. Так вот и не уходил никуда от Керимова. И жена до пенсии работала здесь же.

– Вот здесь стоял ее станок, – предается воспоминаниям Александр Иванович.

– А чем сейчас заняты?

– Да вот, – говорит, – точу кольца для валов коробки переключения передач. На «Камацу».

– Для японского бульдозера? – удивляется.

– А шо? – недоумевает он. – Японцы другие люди?

Полтавщина, откуда Милимон родом, с ее Миргородом и Диканькой, воспетыми Гоголем, наполняет душу Александра Ивановича светом и добрым юмором.

– Тянет на родину?

– А як же? – поддакивает, а в глазах искорки. – Да Север не отпускает.

Хитрец этот умелец: фразой на двух языках как бы соединил Укра-

ину с Россией. Держи его, Север, подольше!

Ильяз Ханафиевич Ахметов тоже трудится в ремонтно-механических мастерских. И мастерство шлифовальщика владеет отменно. А еще он фрезеровщик, расточник и сверлильный станок ему не задела. Словом, способен один пройти весь цикл реставрации деталей машин, автомобилей любых марок.

– Каленвалы? – переспрашивает. – Любые приведем в надлежащий вид – от «Жигулей» до К-700.

«Приведем» – это потому, что Ильязу Ханафиевичу дали ученика Рафиса Хизбуллина. Теперь работают вдвоем.

– Полегче стало, а то все в одиночку. Да и поднакопилось, что следит передать другим.

Ахметов обстоятелен, неспешно показывает различные детали уже готовые или находящиеся в работе. Вот блок ПД-10 (пусковой двигатель) на экскаватор. Прошел расточку, теперь предстоит хонингование – сделать зеркальной внутреннюю поверхность. Есть такая возможность в РММ!

– А это гильзы для двигателя «Татры», чешского автомобиля, – указывает Ильяз Ханафиевич на ряд металлических стаканов. Теперь их заберут мотористы для сборки.

Ахметов с 1972 года на Севере. Начинал на Возе. Условия не сравнивать с нынешними, но марку мастера держал смолоду. Квартиру получил от предприятия, когда он называлось еще УМС «Поиск».

Ильяз Ханафиевич немногословен: работа его требует сосредоточенности, а не речей.

Тобой – Харьяга – Усинск



Александр Малимон

Баренцево море



Дизайн Клищева Сергея

ИТОГИ И ВЫВОДЫ. ПЕРСПЕКТИВА

На этой карте-схеме показаны 15 нефтяных месторождений, находящихся в восточной части Ненецкого автономного округа и на севере Усинского района Республики Коми, которые обустраивало ООО «Арктикатрансэкскавация» в интересах 18 нефтяных компаний. Кроме того, помечено место ликвидации последствий аварии на нефтепроводе, где фирма «АТЭ» совместно с компанией «АЕС/Хартек» более семи месяцев 1995 года работала, чтобы предотвратить экологическую катастрофу. Всего за 9 лет перемещено и уложено более 6 млн куб.м грунта. Таков главный итог славного пути известного далеко за пределами региона предприятия.

Сделано действительно много. Однако жизнь не стоит на месте. Жить только сегодняшним днем, тем более прошлым нельзя. Без перспективы нет развития. Так что ожидает коллектив впереди?

В этом году АТЭ по заданию ООО «Лукойл-Пермнефть» выполнило первый подряд на Тобойском месторождении – отсыпало площадки для ЦПС, кустов 1 и 2, скважины № 38. Но ведь это только начало. Подобных работ там, по оценке экспертов, на пять лет. А рядом находятся Мядсейское, Варандейское месторождения и еще одно – небольшое – Переозненое.

Посмотрим на карту чуть южнее. Мы уже говорили, АТЭ бросило часть своих сил и средств с Харьягинского месторождения на Пашшорское. Но ведь у ЗАО «СеверТЭК», с кем также сотрудничает АТЭ, есть лицензии и еще на два месторождения – Верхнегрубешорское и Южно-Юрьяхинское. Чем не интерес для фирмы Ф.Ю. Керимова?! Да и на некоторых других объектах нефтедобычи, указанных на схеме, лимит на земляные работы не исчерпан. Ясно видимая перспектива оценивается примерно в 3 млн куб.м грунта.

В ближайшее время, очевидно, поступит предложение от Дорожного комитета НАО на строительство трассы Нарьян-Мар – Харьяги со стороны Харьяги. И дело, может быть, даже не в предложениях. Сейчас ведь никто не скажет, что перспектива гарантирована. Вся надежда у предприятия на свои возможности. А что такие потенциальные силы у АТЭ есть – сомневаться не приходится. Оно самым активным образом участвовало во всех тендерах на дорожные и земляные работы. Намерено эту практику продолжать и впредь. Побеждать в конкурсах на подряды передовому предприятию позволяют высокий кадровый потенциал, мощное техническое оснащение и приверженность к передовым технологиям. Только на этих трех «китах» со-

временного производства и держится всякая позитивная гарантия.

Еще раз вспомним отзыв менеджера АЕС/Хартек Уиллиама Стиллингса. Там есть такие строки: «Арктикатрансэкскавация прекрасно сотрудничает с западными компаниями, понимая требования планирования и графика работ. При выполнении проекта указанное предприятие продемонстрировало гибкость и быстроту реакции на изменяющуюся обстановку и скорректированные в связи с этим наши указания. Фирма хорошо осознает необходимость таких понятий, как фиксированная цена, цена за единицу учета, времененные и посдельные расценки. У нас есть все основания полагать, что стоимость услуг АТЭ была приемлемой независимо от того, какие расценки на тех или иных сооружениях использовались нами».

Как видим, в этом письме констатируется весьма важный факт: фирма «АТЭ» обеспечивает высокое качество работ в договорные сроки и даже ранее при приемлемой для обеих сторон цене за услуги.

С таким пропуском дверь в будущее открыта.



РЕАЛЬНАЯ ОЦЕНКА РЕАЛЬНОГО ТРУДА

**Леонид Адамович ХВОИНСКИЙ,
начальник ГУП «Алтайавтодор»,
награжден орденом Почета**

**В Указе Президента Российской Федерации сказано:
«За долголетнюю и безупречную работу».**

**За плечами Леонида Адамовича Хвоинского четверть века
труда каждого дня, напряженного и, что, может быть,
всего важнее, результативного.**

НАША СПРАВКА

Леонид Адамович родился в 1957 году. В 1979-м окончил СибАДИ и по распределению приехал на Алтай. Работал мастером, прорабом, главным инженером Новоалтайского ДСУ-7 ГП «Алтайавтодор». С 1985-го по 1998 год возглавлял это строительное управление. В 1998-м окончил Российскую академию государственной службы при Президенте РФ и в том же году стал начальником Государственного унитарного предприятия «Алтайавтодор». Кандидат технических наук. Заслуженный строитель России, почетный дорожник, награжден Почетной грамотой Госстроя России. Он – член совета Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ.

Хвоинский известен в крае и заслуженно уважаем его жителями. В 1987–1989 гг. он избирался депутатом Новоалтайского городского Совета народных депутатов, в 1989–1991 гг. еще и председателем комитета этого совета, в 1994–1996 гг. – депутатом Новоалтайского съезда депутатов. С 2000 года Леонид Адамович является депутатом Алтайского краевого Совета народных депутатов. Умелый организатор производства, приверженный всему новому, передовому, он многое сделал для расширения и укрепления дорожной

сети Алтайского края. Она, можно с уверенностью сказать, вполне обеспечивает потребности экономики края в перевозках грузов различного назначения и пассажиров. Общая протяженность дорог составляет 16629 километров. Из них 7474 километров – с асфальтобетонным покрытием, 341 – с цементобетонным и 6663 – со щебеноочно-гравийным. Из общего числа километров автодорог, находящихся на содержании ГУП «Алтайавтодор», 628 километров – федеральные. Годовой объем работ по строительству, ремонту и содержанию автодорог более 1,5 млн рублей. Естественно, для обеспечения деятельности такого предприятия требуются немалые силы: Алтайавтодор включает в себя 70 дочерних предприятий с общей численностью около 10 тысяч работающих.

Приведем данные, не косвенно, а напрямую связанные с деятельностью Леонида Адамовича. За пять лет его руководства предприятием протяженность дорог общего пользования увеличилась на 735 километров, из которых 472 километра выполнены с асфальтобетонным и черным покрытием. Это во-первых. Во-вторых, построено, реконструировано и отремонтировано 1299 километров автодорог. Еще 4499,5 километра автодорог отремонтировано за счет устройства защитных слоев износа методом шероховатой поверхностью обработки. Отремонтировано и построено 6204 погонных метра мостов.

Особо показательно строительство автодороги Алтай – Кузбасс, которая связала административные центры Алтайского края и Кемеровской области, сократив на 150 километров расстояние между ними. Она построена в рекордные сроки – за 20 месяцев введено 137 километров и 1703 погонных метра мостов и путепроводов.

Важным было строительство подходов к мостовому переходу через Обь в Барнауле протяженностью 16 километров. Этим снята транспортная напряженность в краевом центре и вокруг него. Значительными были работы на федеральной автодороге М-52 «Чуйский тракт». С введением 51 километра завершена ее реконструкция на участке Барнаул – Бийск. Следует отметить также реконструкцию автодороги Алтай – Чарышское в Чарышском, Алтайском и Усть-Калманском районах с укладкой асфальтобетона на 47,3 километра. Своевременными оказались и работы по реконструкции автодорог Мартыново – Тогул – Залесово (27,5 км) и Поспелиха – Курья – Третьяково (23,6 км). В число важных необходимо занести и реконструкцию взлетно-посадочной полосы Барнаульского аэропорта с удлинением ее на 250 метров.

Опора на людей, поощрение инициативы, вдумчивая работа с кадрами и способность мыслить перспективно и реалистично позволяют Леониду Адамовичу Хвоинскому успешно руководить Государственным унитарным предприятием «Алтайавтодор». Так успешно, что и Президенту России это заметно!

Искренне поздравляем Леонида Адамовича Хвоинского, давнего и надежного друга нашего журнала, с высокой наградой и желаем ему новых достижений в необходимом Отечеству деле.

Славий ПОРАДЕК,
директор НПФ «МДОРМ»

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

или еще раз про учебу операторов асфальтосмесительных установок

В статьях «Профессиональная недостаточность» (Автомобильные дороги, № 7, 2000) и «Обучение и повышение квалификации специалистов для баз дорожного строительства» (Наука и техника в дорожной отрасли, № 4, 2002) автор уже обращал внимание на тревожное положение со специальным обучением операторов асфальтосмесительных установок.

Увы, с тех пор мало что изменилось.

Недавно в содружестве с Государственной академией профессиональной переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов инвестиционной сферы (ГАСИС, г. Москва) удалось провести два семинара специально для операторов асфальтосмесительных установок. Для этого были разработаны специальные программы, раздаточный материал, подготовлены преподаватели.

Предполагалось не только обучать операторов чисто практическим операциям, например, розжигу горелки, регулированию топочного процесса, наладке аппаратов мокрой очистки (большинство даже не подозревает, что это нужно делать), обслуживанию весодозирующих устройств, приемам управления температурой смеси и т.д., но и дать операторам определенные теоретические знания, чтобы оператор понимал, почему происходят нарушения температурного режима в сушильном барабане, перерасход топлива, рвет сварку и заклинивает подшипники на грохоте, почему показатели качества смеси нестабильны.

К сожалению, руководители дорожных предприятий, получившие соответствующие приглашения и краткое изложение тематики, направили на обучение... мастеров, прорабов, начальников АБЗ, начальников лабораторий, инженеров-экологов. Приезжали даже главные инженеры. А вот операторов на первом семинаре было двое, на втором — один. Преподавателям пришлось перестраиваться на ходу. Какой смысл рассказывать главному инженеру или мастеру АБЗ, как собирать топливный ствол горелки или подрегулировать заслонку первичного воздуха через полчаса после запуска установки? Один из «семинаристов», главный инженер предприятия, когда его спросили, почему не направили на обучение оператора, ответил: «А чего он здесь поймет?»

Действительно, образовательный уровень многих операторов невысок. Большинство не имеет даже среднетехнического базового образования. Это наша беда. Но, казалось бы, именно поэтому руководители должны быть озабочены их обучением. Ведь они доверяют этим работникам управ-

ление асфальтосмесительной установкой — сложным технологическим комплексом, от качества работы которого часто зависит судьба и этого главного инженера, и самого предприятия. Поразительная недальновидность! Может быть, действовал у руководителей и другой мотив: дескать, съезжу-ка в Москву сам!...

А между тем при подготовке преподавателей к семинару низкий образовательный ценз слушателей учитывался. Предполагалось не только рассказывать, но и показывать многочисленные плакаты, рисунки, демонстрационные образцы и даже действующие приборы. Потому что зрительный образ, вид конкретного прибора или керна, недоуплотненного по причине поставленной с АБЗ холодной смеси, конечно, для малоподготовленного человека понятнее.

Разумеется, мастер, имеющий за плечами техникум или даже институт, возможно, воспримет информацию семинара лучше, но что толку? Вряд ли человек, не искушенный в методологии, сможет передать ее полно и без искажений оператору, причем уже без плакатов, рисунков и образцов. И никакого улучшения в работе АБЗ не будет, несмотря на произведенные затраты.

Кстати, о затратах. Направление специалистов на учебу в Москву обходится в копеечку. Однако есть и практика приглашения преподавателей в регионы. При хорошей организации стоимость обучения одного специалиста уменьшается значительно. Например, в 2002 году фирма «Учебный центр ЭКОН» (Москва) прове-

ла два выездных семинара для дорожников по приглашению Тюменьавтодора и Брянскагропромдорстроя. Свердловскавтодор осенью 2002 года организовал семинар на базе Екатеринбургского колледжа. На таких семинарах могут проходить обучение сразу несколько десятков специалистов при заметной экономии средств.

Выездные семинары могли бы заказывать крупные организации или же по кооперации несколько предприятий и фирм, согласных на совместные издержки. Однако во многих регионах имеет место нешуточная конкуренция, которая, конечно, мешает реализации этой рациональной формы организации обучения и повышения квалификации специалистов.





Игорь Сметанин

Круглосуточный стационарный пункт

ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ

Уже в первых правилах езды на автомобилях с грузом, одобренных Московской городской думой в 1904 году, выдвигалось требование соблюдения допустимых нагрузок на шину автомобиля для того, чтобы не повредить дорожное покрытие.

НЕ НАДОРВИСЬ, ДОРОГА!

Автомобильные дороги как живительные артерии страны требуют к себе особого отношения как со стороны государства, так и со стороны пользователей дорог. "К сожалению, — говорит **Игорь СМЕТАНИН**, генеральный директор ЗАО «Дорожный технический контроль Республики Татарстан», — современные технологии производства дорожной одежды, несоблюдение весовых требований участниками дорожного движения не позволяют полностью защитить дорожное полотно от разрушительного воздействия транспорта, особенно тяжеловесного, идущего с превышением допустимых нагрузок".

Мы часто встречаемся на дорогах с результатами такого воздействия. Это бесконечные «гармошки», выбоины, колейность... Все то, что делает дорогу не-безопасной, а поездку по ней утомительной.

За рубежом несоответствие весовых нагрузок автомобилей, установленных государственным стандартом, дорожным нормативам является достаточно серьезным нарушением, а процедура контроля за их соблюдением — обычным делом. Да и в России еще в далеком 1904 году Московской городской думой

были одобрены первые правила езды на автомобилях с грузом, где одним из требований движения по дорогам выдвигалось соблюдение допустимых нагрузок на шину автомобиля. Сегодня для защиты автомобильных дорог, поддержания их транспортно-эксплуатационного состояния в стране созданы службы весового контроля, главная задача которых — выявление фактов несанкционированного проезда тяжеловесного транспорта и предотвращение наносимого им ущерба.

Татарстан стал одним из первых регионов России, где была создана такая служба. Это решение было продиктовано тем, что развитие рынка транспортных услуг, динамика роста подвижного состава, выгодное транспортно-географическое положение республики способствуют увеличению объема автомобильных перевозок по дорогам, рассчитанным под определенные весовые нагрузки и интенсивность движения и требующим для нормального функционирования обеспечения их сохранности.

Весовой контроль транспорта осуществляется сегодня круглосуточно на стационарных постах ЗАО «Дорожный технический контроль Республики Татарстан», расположенных на основных магистралях в грузообразующих точках.

Несоответствие весовых нагрузок автомобилей, установленных государственным стандартом, дорожным нормативам является достаточно серьезным нарушением.



Оператор ЗАО «Дорожный технический контроль Республики Татарстан» за работой

ВЕС ВЗЯТ!

Посты весового контроля представляют собой технический комплекс, позволяющий в динамике через установленный в дорожное полотно грузоприемной модуль с учетом несущей способности автодороги производить идентификацию взвешиваемого автопоезда, автоматически определяя его осевые на-

грузки и общую массу, с последующим выводом информации на дисплей персональных ЭВМ.

В интересах перевозчиков соблюдать установленные правила перевозки грузов и весовые дорожные нормативы, в противном случае органы весового контроля выявят и пресекут нарушение. Так, в случаях превышения по одному из допустимых весовых параметров транспортное средство классифицируется как тяжеловесное и его дальнейшее движение должно осуществляться только после корректного распределения груза в пределах транспортного средства, оплаты причиненного автомобильной дороге ущерба от сверхнормативных нагрузок и получения специального разрешения на перевозку тяжеловесных грузов.

За период деятельности на постах весового контроля инструментально проверено более 1,500 тыс. большегрузных автомобилей. Из них 190 тыс.,

или каждая восьмая автомашина, эксплуатировались с превышением весовых параметров по общей массе или осевым нагрузкам. При этом на ремонт дорог направлено средств в размере 7,7 млн руб., взимаемых с нарушителей требований к пользователям дорог, проезду которых



Премьер-министр Республики Татарстан Р. Минниханов и заместитель премьер-министра – министр транспорта и дорожного хозяйства РТ В. Швецов знакомятся с устройством стационарного поста весового контроля.

Весовой контроль транспорта осуществляется сегодня круглосуточно на стационарных постах ЗАО «Дорожный технический контроль Республики Татарстан», расположенных на основных магистралях в грузообразующих точках.

должен быть поставлен твердый заслон, экономический эффект от которого заключается в том, что чем действеннее контроль, тем меньше транспорта идет с превышением весовых нагрузок и тем меньше разрушаются дороги и требуется затрат на их восстановление. За последние годы, несмотря на увеличение грузопотока, наметилась тенденция к снижению негативного влияния транспорта на дорожное полотно.

Дальнейшее движение осуществляется только после оплаты причиненного автомобильной дороге ущерба от сверхнормативных нагрузок и получения специального разрешения.

дорожного покрытия, применением эко-платформ при эксплуатации тяжеловесного транспорта и проведением мероприятий по перегрузке товара с тяжеловесного транспорта на малотоннажные грузовики при подъезде к крупным городам, соблюдением правил перевозки тяжеловесных грузов. Эти меры позволят обеспечить сохранность наших дорог и уменьшат затраты на их восстановление, которые исчисляются сегодня крупными суммами.

Экономический эффект заключается в том, что чем действеннее контроль, тем меньше транспорта идет с превышением весовых нагрузок и тем меньше разрушаются дороги и требуется затрат на их восстановление. За последние годы, несмотря на увеличение грузопотока, наметилась тенденция к снижению негативного влияния транспорта на дорожное полотно.

Сагиля МИРЗОЕВА
Казань

ВЛАДИМИР КУДРЯШОВ:



Генеральный директор ОАО
«Мостостроительный отряд № 19»
Владимир Иванович КУДРЯШОВ
родился в Брестской области.
Окончил АИИЖТ.

В мостоотряде – это единственное
место его работы после института
– прошел путь от мастера до
генерального директора,
сам проводил его акционирование.

Принимал непосредственное
участие в строительстве крупных
мостов, в числе которых вантовый
через Волхов в Киришах, через
Волгу в Калинине (Тверь), Калязине,
Ржеве, Зубцове, Климово; мосты
и путепроводы на строительстве
железных дорог Сосногорск –
Троицко-Печорск, Микунь – Кослан,
Сосна – Усинск, на автодороге к
Возей-Харьягинскому нефтяному
месторождению (Республика Коми).
Под его руководством построены
18 сооружений на МКАД и несколько
в самой Москве...

Владимир Иванович награжден
орденом «Знак Почета». Он лауреат
Государственной премии РФ,
заслуженный строитель России
и почетный транспортный строитель.

МОСТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ОТРЯД № 19

Это открытое акционерное общество является одной из крупнейших структур транспортного строительства России. Это мощная, широкопрофильная организация, способная оперативно решать самые сложные транспортные проблемы в любой точке страны, в любых климатических условиях. Ее почти трехтысячный коллектив укомплектован специалистами высочайшей квалификации, имеющими богатый опыт строительства мостов, путепроводов, тоннелей, набережных в Москве, Санкт-Петербурге, центральных областях России, в Карелии, в Сибири, на Ямале, в Республике Коми, в заполярной части Архангельской области и других регионах страны. Этому способствует оснащение современными строительными машинами, механизмами, оборудованием, средствами связи и управления, обладание самыми пе-

ЧЕМ СЛОЖНЕЕ ОБЪЕКТ

редовыми и высокоэффективными технологиями и материалами, что позволяет строить быстро, эффективно и качественно.

Структура Мостоотряда дает возможность быстро наращивать мощности и реализовывать любые проекты, выполняя самые жесткие требования заказчиков по объемам, качеству, срокам и другим условиям проекта. Как пример – строительство уникальной развязки на пересечении Волоколамского шоссе и канала имени Москвы в столице.

Принципиальная сложность объекта была в том, что построить часть его требовалось в период отсутствия навигации – с 25 ноября по 10 апреля, за неполных пять месяцев. Предстояло осушить участок канала, разобрать грунт, возвести тоннель, восстановить ограждающие дамбы и открыть движение судов в назначное время. Правительство Москвы, понятно, объявило тендер. Более готовым к означенным работам оказался Мостоотряд-19.

Его специалисты предложили до гениальности простой способ решения проблемы, писала «Вечерняя Москва», погрузить в тело дамб металлический шпунт, под защи-

ти сказать, после него, с 1945-го по 1991 год, сменилось только три руководителя: Сергей Владимирович Золотцев, Константин Леонидович Скорик и Иван Михайлович Алексеенко. Последние 12 лет мостоотряд возглавляет Владимир Иванович Кудряшов. Все они назначались или избирались из работников предприятия, высококвалифицированных специалистов, внесших существенный вклад в его становление и развитие.

День Победы коллектив мостоотряда (первоначальное название мостоотряда) встретил на восстановлении крупного моста через Шую. Война ушла, оставив мостовикам работу на многие годы. Нужно было восстанавливать разрушенное и созидать новое.

Сороковые-пятидесятые годы коллектив практически провел на колесах, переезжая с одного объекта на другой. В установленные сроки были восстановлены переправы через реки Полу, Тьму на линии Ярославль – Ржев, построены мосты через реки Селижаровку, Западную Двину, Рачину. Затем – Калининская, Ленинградская, Новгородская и Псковская области. Для оперативности и удобства в работе создаются базы предприятия в Крас-



Мостовой переход в районе МДЦ «Сити» (Москва)

той которого открытым способом построить железобетонный тоннель, сделав ставку на высокий темп работ. И уложились в график!

Канал был не единственным препятствием при сооружении данного объекта. В составе развязки – две автомобильные эстакады и одна трамвайная с подходами к ним, подземные пешеходные переходы над западными порталами тоннеля и под Волоколамским шоссе общей длиной 210 м, подпорные стены.

За эту операцию Мостоотряд-19 был удостоен диплома правительства Москвы «За лучший реализованный проект 2001 года».

НАЧАЛО

Его история началась 1 ноября 1941 года в Карелии на станции Кемь как фронтового мостопоезда. Первым начальником, положившим начало фактической деятельности предприятия, был назначен опытный мостостроитель Яков Михайлович Королев. Кста-

ном Селе (сейчас район Ленинграда) и в Калинине (Тверь). Велось восстановление мостов через Тверцу и Волгу, Полисть и Плюссу – все российские реки, к которым подкатывалась война.

Назовем еще мосты через Лугу в Усть-Луге и Кингисеппе, строительство и восстановление мостов на линии Гатчина – Нарва, технологический вантовый мост через Волхов в г. Кириши, путепровод на Московском шоссе на выезде из Ленинграда и на Старицком шоссе в Калинине...

80-Е ГОДЫ

В 1980 году к мостоотряду переходит строительство комплекса сооружений защиты Ленинграда от наводнений. Первым объектом на нем стал путепровод на станции Лисий Нос через железнодорожную ветку, ведущую к производственной базе строительства на станции Горская. Специалисты мостоотряда предложили заменить преду-

ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ РАБОТАТЬ

смотренный проектом тоннель под железной дорогой на путепровод и добились согласия. Экономия времени и средств и никакого ущербования!

Серьезным испытанием оказалось строительство судопропускного сооружения С-2 в акватории Финского залива в шести километрах от берега. Несмотря на зимние штормы и наводнения, которые неоднократно сводили к нулю работы по сооружению опор, возведение их было завершено с помощью плавкранов «Демаг» и «Богатырь-4», установлены пролетные строения длиной 110 и 33 метра. Руководил работами комплекса тогда еще главный инженер Владимир Иванович Кудряшов.

Надо сказать, что и на этом объекте первоначально предусматривалось строительство автодорожного тоннеля под фарватером и только длительная борьба мостоотряда на всех уровнях привела к принятию опять же более эффективного и экономичного решения. Сложные, часто экстремальные условия строительства, особенно подводной части опор, создавали дополнительные трудности. Но не в правилах мостоотрядовцев сдаваться на милость природы. Все сделали качественно и в срок. В результате рассчитанный на пятилетнюю эксплуатацию этот временный мост служил 15 лет!

Расширялась производственная география мостоотряда, и значительно возрастал вклад коллектива в экономику страны. Вообще, **за время существования Мостоотряда-19 им было построено и восстановлено более ста километров мостов, путепроводов, набережных, причалов в северо-западных и центральных областях страны, на Крайнем Севере, в Заполярье и в Западной Сибири. Общее число объектов превышает полторы тысячи, и все они имеют огромное значение для развития нефтяной, газовой, лесной промышленности, сельского хозяйства и транспортных связей страны.**

В 1992 году Мостоотряд-19 был преобразован в акционерное общество. Время было нелегкое, отечественный рынок только-только начинал образовываться, но даже в этих непростых экономических условиях отряд не только не растерял свой производственный и научно-технический потенциал, но и продолжал постоянно его наращивать, год от года расширяя географию сооружаемых объектов. Им ежегодно сдавалось в эксплуатацию около 20 тысяч квадратных метров проезжей части мостов.

МОСКОВСКАЯ СТРАНИЦА

К середине 90-х годов Мостоотряд-19 установил тесные связи с ОАО «Корпорация

«Трансстрой», ставшим преемником Министерства транспортного строительства. Выиграл тендер на строительство нескольких искусственных сооружений на Московской кольцевой автодороге. Тогда же по традиции был создан московский филиал. Началась новая, яркая страница в истории мостоотряда. За два года удалось построить два путепровода на транспортных развязках МКАД. Убедительным аргументом в оценке возможностей мостоотряда стали реконструкция старого и строительство нового путепроводов через Ленинский проспект. В работу этот объект был взят в апреле 1996 года, а в ноябре обе очереди путепровода уже приняли в эксплуатацию. Сказалось накопленный годами опыт мостоотряда в скоростном строительстве важных и сложных объектов. Этот стал, во-первых, показательным для всех участников реконструкции МКАД, а, во-вторых, способствовал дальнейшему участию мостоотряда в

Мостоотряд-19 был удостоен диплома правительства Москвы «За лучший реализованный проект 2001 года».

строительстве транспортных развязок в Москве. В самые сжатые сроки Мостоотряд-19 построил здесь крупнейший автодорожный мост через канал имени Москвы, одиннадцать путепроводов, в том числе трехуровневую развязку на Горьковском шоссе, четыре пешеходных моста. Все эти объекты получили высокую оценку правительства Москвы.

Своей работой на МКАД специалисты предприятия доказали, что могут решать сложнейшие задачи мостостроения, поэтому никто не удивился, когда коллектив выиграл конкурс на право сооружения нескольких путепроводов через Москву-реку на строящемся третьем транспортном кольце столицы.

Секреты успехов фирмы генеральный директор Владимир Иванович Кудряшов видит в том, что за годы существования предприятия была создана прекрасная производственная база, воспитан высокопрофессиональный коллектив, который уже имеет свои традиции, знает, как их сохранить и приумножить.

Подтверждением тому явилась победа в 1997-1998 годах в двух международных тендерах на реконструкцию мостовых переходов в Тверской области, а также на строительство Ушаковской развязки в Санкт-Петербурге. В них принимали участие четыре российские фирмы и три иностранные – финская,

немецкая и югославская. О многом говорящий успех!

В ГОРОДЕ НА НЕВЕ

Ушаковская развязка в Санкт-Петербурге, построенная на правом берегу Невы для разгрузки автомобильного движения в западный и северо-западный районы Санкт-Петербурга, была сдана в эксплуатацию в мае 2000 года. Вот отзыв о ней Л.Н. Мусиной, директора регионального Архитектурно-художественного фонда: «Перед ОАО «Мостоотряд № 19», генеральным подрядчиком строительства, встала непростая задача: органично вписать развязку в окружающую природно-архитектурную среду, так как здесь расположен Строганов парк, Военно-медицинская академия и другие исторические здания. Причем основная эстетическая нагрузка ложилась на металлическую эстакаду длиной 280 метров. Проблема была успешно решена. Было предложено разместить на эстакаде символы, традиционно близкие Петербургу: шлем – олицетворение воинской славы; рыбы с короной – символ морского владычества; пушки – знак морского могущества. Тем самым не по букве, по духу, по настроению совместили символику оформления Ушаковского моста с архитектурно-художественным оформлением Ушаковской развязки».

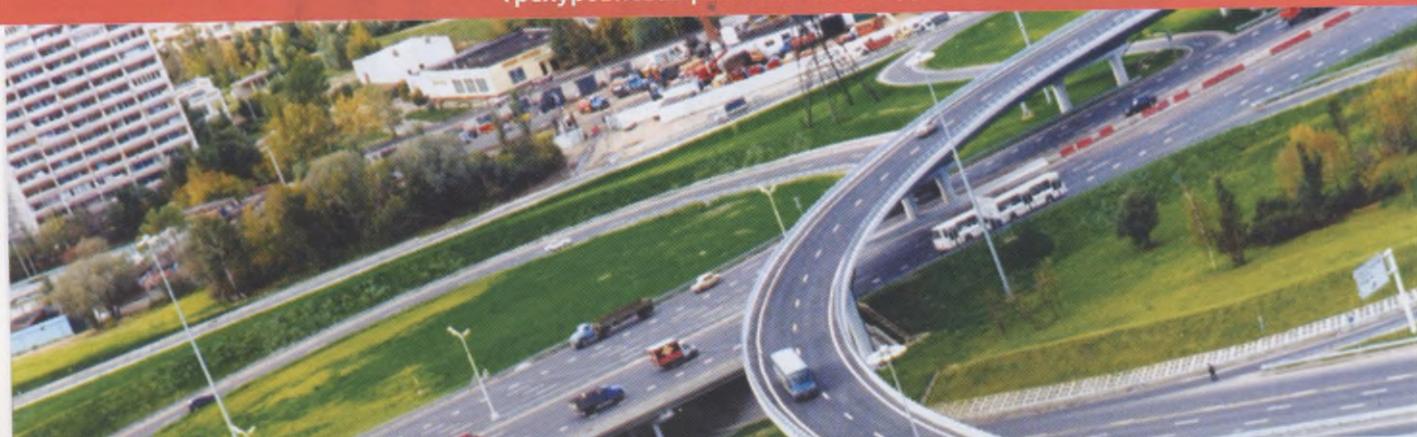
Главный инженер Санкт-Петербургского ГУ «Дирекция транспортного строительства» Н.Г. Тихомиров: «Ушаковская развязка построена ОАО «Мостоотряд № 19» с высоким качеством и в сжатые сроки».

Еще одним безусловным достижением ОАО «Мостоотряд № 19» станет вантовый мостовой переход через Неву на восточном полукольце вокруг Санкт-Петербурга. Право на его строительство добыто на торги в острой конкурентной борьбе. Длина (по основному ходу) составляет 2,9 км, в том числе вантовая часть моста – 994 м со средним русловым пролетом 382 м, и участки – левобережный (1163 м) и правобережный (409 м). 15 апреля 2001 года губернатор В.А. Яковлев взмахом флагжа дал старт началу бурения скважины для первого буровабивного столба левобережной опоры № 16 под пylon. Пошел отсчет времени строительства.

Жизнь – это движение, а без мостов оно невозможно в принципе. И потому коллектив мостоотряда с уверенностью смотрит в будущее.

Евгений ЕРХОВ

Трехуровневая развязка на МКАД



DUNAPAC (ДИНАПАК)

один из ведущих в мире производителей уплотняющей и укладывающей техники для дорожного строительства, входящий сейчас в состав Международного машиностроительного объединения Metso Minerals (МЕТСО МИНЕРАЛЗ) корпорации Metso (МЕТСО), Финляндия, отметил в марте 2003 года десятилетний юбилей своей деятельности в России.

На дружеской встрече, посвященной этому событию, представители DUNAPAC предложили гостям своего рода отчет о 10-летней работе компании в России, рассказали о настоящем состоянии дел в международной группе DUNAPAC, о перспективах ее развития, изложили свою точку зрения на особо важные вопросы: ценообразование, лизинг и аренду дорожной техники. Гости с удовольствием предложили комментарии сказанному и кроме слов поздравления говорили о еще нерешенных вопросах и новых перспективах. Разговор получился интересным и запоминающимся, дискуссия – активной и острой.

DUNAPAC в этот день представляли те, кто стоял у истоков российского отделения компании и продолжает развивать ее работу сегодня: Рональд Кок – президент DUNAPAC (Швеция), Леннарт Нильссон – президент группы «Катки и легкое уплотняющее оборудование» (Швеция), Ян Чинберг – президент Международного исследовательского центра DUNAPAC (Швеция), другие представители производственных компаний международной группы DUNAPAC. Российская часть международной команды DUNAPAC во встрече участвовала практически в полном составе. Во главе команды Алексей Лесников – президент DUNAPAC в России со дня основания компании в 1993 г. и все торговые и сервисные специалисты из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга.

Гости юбилейного торжества – представители дорожно- и мостостроительных компаний из Екатеринбурга и Тюмени, Иркутска и Орла, Перми и Санкт-Петербурга, Москвы и Пятигорска, которые сотрудничают с DUNAPAC практически с первого дня работы в России – АП «Перспектива» и ОАО «Гарант» (Санкт-Петербург), многие компании, которые установили сотрудничество несколько позже и продолжают его до настоящего времени – ФГУП «Свердловскавтодор» (Екатеринбург), ОАО «Орелдорстрой» (Орел), Пермский дорожный комитет (Пермь). Поздравили юбиляров и компании, которые работают с DUNAPAC последние 2–3 года и взаимовыгодные отношения с которыми постоянно и динамично развиваются. Это ЗАО «Лукойлтрансстрой» и ООО «Стройполимерсервис» (Москва), АООТ «Мостостроительный трест № 6» (Санкт-Петербург) и ОАО «494 УНР» (Московская область), ОАО «Тюменьдорстрой» и ЗАО «Аэродромстрой» (Тюмень).

После обмена информацией и мнениями гости и хозяева с энтузиазмом и хорошим запалом, разделившись на команды, приня-

10 ЛЕТ ВМЕСТЕ



Алексей Лесников и Рональд Кок

ли участие в шуточных соревнованиях – «Гонки виброплит». С неподдельным азартом участники прошли причудливую трассу. Результат – бесценный опыт в управлении легкой уплотняющей техникой и славное настроение.

Встреча превратилась в настоящий праздник. Хорошее настроение и сердечную атмосферу праздника сотворили и учащиеся Второй санкт-петербургской гимназии, которые к 10-летнему юбилею DUNAPAC подарили рисунки машин DUNAPAC в архитектурных ландшафтах любимого города Санкт-Петербурга.

Праздник закончился. Гости разъехались. Юбилейный год DUNAPAC продолжается. Впереди новые десятилетия.

Николай ВАСИЛЕНКО

ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

День рождения DUNAPAC в России – 31 марта. Именно в этот день десять лет назад председатель комитета по внешним связям мэрии Санкт-Петербурга В. В. Путин подписал Свидетельство о регистрации компании «Динапак Интернейшнл Лимитед», предприятия со стопроцентным иностранным капиталом в форме акционерного общества закрытого типа, единственным акционером которого являлась компания DUNAPAC Construction Equipment AB, Швеция.

Первый офис в России DUNAPAC открыл в 1993 году в одном из красивейших пригородов Санкт-Петербурга – г. Павловске. Это было не случайно. Еще в 1992 году DUNAPAC был приглашен для участия в семинаре, организованном и проходившем на базе дорожного учебного комбината ПО «Ленавтодор» в г. Павловске, где представил образцы своего оборудования – грунтовые и асфальтовые виброкатки моделей CA 251 и CC 211. Машины понравились дорожникам и после непродолжительной и успешной опытной эксплуатации были приобретены ПО «Ленавтодор» для Тосненского ДРСУ, где и работают по сей день. Таким естественным образом установились первые прямые деловые контакты DUNAPAC в России с дорожниками Ленинградской области.

DUNAPAC сегодня это:

– офисы и сервисные центры в Санкт-Петербурге, в Москве и в Екатеринбурге. В сентябре 2002 г. был открыт офис в г. Мирном, Республика Саха (Якутия).

– 50 квалифицированных сотрудников, осуществляющих поставки техники DUNAPAC и запасных частей к ней, гарантийный, послегарантийный ремонт и сервисное обслуживание техники, обучение пользователей работе с техникой и ее обслуживанию.

– более 5000 единиц техники DUNAPAC, поставленной и работающей на объектах России и стран СНГ.



Алексей МЕЛЬНИКОВ,
генеральный директор
ЗАО «Тельтосервис»

НОВЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Весной у дорожно-строительных организаций традиционно возрастают объемы работ. И если эти объемы достаточно серьезные, то вопрос о приобретении нового оборудования возникает закономерно. Оснащение российских предприятий в основном состоит из установок, произведенных еще в Советском Союзе. А современные дороги просто невозможно строить, применяя традиционную асфальтобетонную смесь. Для качественного выполнения дорожно-строительных работ подрядные организации приобретают асфальтосмесительные заводы немецкого, итальянского, чешского, французского, финского, американского производства. Ежегодно в Россию привозятся до 20 импортных асфальтосмесительных установок, при этом создаются недешевые рабочие места для зарубежных производителей. После некоторого периода эксплуатации неизбежно встает вопрос о профилактическом, текущем, капитальном ремонте заводов, запасных частях к установкам. А настоящего сервиса зачастую нет. Нецелесообразно зарубежному производителю содержать сервис из-за десятка установок.

Сотрудники фирмы «Тельтосервис» знают о сервисе не понаслышке. С 1989 года компания обеспечивает запасными частями практически все импортные асфальтосмесители, в большей степени «Тельтомат» – отсюда и название ЗАО «Производственно-коммерческая фирма «Тельтосервис». За прошедшие годы с Тельтосервисом начали сотрудничать несколько сотен дорожно-строительных организаций со всех уголков необъятной России и стран СНГ: от Хабаровска до Минска, от Петрозаводска до Минеральных Вод. Хочется сердечно поблагодарить заказчиков за многолетнее сотрудничество, доверительные отношения и понимание сложности решаемых задач.

Сегодня у Тельтосервиса есть дочернее предприятие – ЗАО «Колокшанский агрегатный завод». Завод организован как машиностроительное предприятие в 2000 году. Учредитель – ЗАО «Тельтосервис». Завод расположен на 167-м километре от Москвы по трассе М-7, в непосредственной близости от железнодорожной станции «Колокша», занимает площадь более 7 гектаров, имеет более 8 тысяч квадратных метров производственных площадей. За короткий период завод был оснащен специальным оборудованием, аналогов которому пока нет.

Цель создания предприятия – удовлетворение все растущих потребностей в крупногабаритных запасных частях для основательно изношенных асфальтосмесителей «Тельтомат», таких, как грохот, сушильный барабан, дозаторы, элеваторы и другие. В короткий срок, испытав себя на прочность, завод освоил выпуск нескольких десятков изделий и агрегатов.

Начав разработку отечественного асфальтосмесителя в 2001 году, уже осенью 2002 года приступили к его производству. На сегодня полностью выполнены проектные работы оригинальной асфальтосмесительной установки производительностью 160 тонн в час – «КА-160». Прототипом служит современная асфальтосмесительная установка немецкого производства фирмы «Амманн». Внешний вид установок различных фирм очень схож. Все они имеют вертикальное расположение над бункером готового материала, и неэксперты часто сложно определить компанию-производителя. Небольшая площадь монтажа, низкая установленная мощность приводов, отсутствие выбросов пыли, удобство в эксплуатации завоевали уважение к данному типу оборудования. Подобных установок российского производства до недавнего времени не было.

Коллектив нового Колокшанского завода с честью справился с возложенной на него задачей по разработке и производству отечественной установки, и уже в марте 2003 года прошла презентация установки «КА-160».

Наряду с реализованными высокими требованиями к оборудованию установка имеет еще одно очень существенное преимущество. Ее цена в два раза ниже стоимости аналогичной немецкой установки. Причем в цену входит доставка, полный монтаж, пусконаладка и гарантийное обслуживание в течение одного года. Наиболее важным преимуществом является и то, что запасные части всегда находятся на месте производства и сервисные специалисты всегда оперативно помогают справиться с любыми возникающими в процессе эксплуатации трудностями.

Вместе с тем продолжается поставка импортного оборудования и совместное комплектование установок узлами местного производства.



Технические характеристики установок
можно найти на сайте <http://www.teltoservis.narod.ru>

Как мы уже сообщали, с 25 по 27 марта текущего года в Москве состоялась IV Международная конференция «Современные технологии изысканий, проектирования и геоинформационного обеспечения в промышленном, гражданском и транспортном строительстве». В ней приняли участие более 550 представителей 282 проектных, изыскательских, производственных организаций и муниципальных органов из 50 регионов России и 9 стран СНГ и Балтии.

Значительная часть пользователей программных продуктов CREDO – организации, которые занимаются проектированием автомобильных дорог, поэтому большой интерес вызвал доклад главного конструктора СП «Кредо-Диалог» кандидата технических наук, академика ТАУ Г.В. ВЕЛИЧКО «Проектирование автомобильных дорог в системе ДОРОГИ 1.0», посвященный основным функциям, отличительным особенностям и перспективам дальнейшего развития этой новой системы третьего поколения комплекса CREDO. Подробный трехчасовой доклад сопровождался показом работы системы на реальных объектах проектирования, который проводила руководитель отдела развития технологий СП «Кредо-Диалог» Г.В. КУЛЯЙ.

Учитывая большой интерес специалистов, работающих в области транспортного строительства, к новым программным продуктам CREDO, мы начинаем серию публикаций, раскрывающих основные положения доклада Г.В. Величко. Некоторые темы его выступления уже освещались подробно в наших предыдущих публикациях, например, трассирование плавных автомобильных дорог, повышение ровности и др. Поэтому материалы серии будут ссылаться на эти публикации. Другие задачи, решаемые в системе ДОРОГИ, впервые раскрываются в докладе сто раз подробно.

В следующих номерах журнала мы продолжим публикации, в которых будут рассмотрены вопросы проектирования продольного профиля, земляного полотна, откосов, продольного водоотвода, пересечений и примыканий, выпуска проектной документации. Отдельная публикация будет посвящена перспективам дальнейшего развития системы ДОРОГИ.

CREDO:

КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

С развитием поколений программных продуктов CREDO концепция формирования модели автомобильной дороги постоянно совершенствовалась.

В продукте первого поколения CAD_CREDO модель дороги описывалась ее осью и поперечниками (**концепция «ось-поперечник»**, см. рис.1а). Изменяя параметры оси или поперечников, пользователь легко формировал и редактировал модели простых протяженных участков дорог. Однако при проектировании съездов, развязок, дорог с раздельным трассированием возникали достаточно большие сложности.

Поэтому в продукте второго поколения CREDO_MIX была реализована **концепция пространственных полилиний**, которыми можно описать любые элементы дороги (ось, кромка, бровка, линия откоса, разделятельная полоса, бордюр и т.д. (см. рис. 1б).

Сегодня еще невозможно автоматически получить проектное решение, оптимальное по множеству параметров: по проложению в плане и профиле, по поперечникам, водоотводу, искусственным сооружениям, элементам обстановки и еще по многим факторам, которые приходится учитывать при проектировании. Поэтому

многом оптимальное решение достигается методом последовательных приближений. При этом пользователю необходимо поддерживать модель сооружения в таком состоянии, чтобы изменение одного параметра, допустим, в плане трассы, в продольном профиле, в поперечном профиле, в решении по водоотводу быстро приводило к изменению всей модели целиком. Если проектируемая дорога представлена в виде уже сформированной цифровой модели, изменить ее достаточно сложно, поскольку приходится редактировать каждую плоскость и полилинию отдельно.

Разработчикам новой системы ДОРОГИ хотелось не потерять легкость редактирования модели, свойственную концепции «ось-поперечник», и сохранить возможность моделирования любых сооружений, которую обеспечивает концепция пространственных полилиний. И в программных продуктах третьего поколения были найдены эффективные методы достижения обеих целей с помощью **концепции полосного проектирования**. Ведь, по сути, дорога (да и любой другой линейный объект) состоит из полос – полосы движения, укрепленной обочины, неукрепленной обочины, тротуара, газона, откоса (это более сложная полоса с переменными заложениями, уступами, полками, бермами), кювета и его составляющих и т.д. (см. рис. 1в).

Поэтому в CREDO III проектируемая дорога представляется в виде линейного объекта, состоящего из этих полос. Для такого полосного описания конструкции дороги пользователю предоставлены гибкие и удобные методы и соответствующий интерфейс. Полосное проектирование интуитивно понятно инженеру-дорожнику и позволяет эффективно решать многие проектные задачи.

ИСХОДНЫЕ И ПРОЕКТНЫЕ ДАННЫЕ, ИНТЕРФЕЙСНЫЕ РЕШЕНИЯ

В системе ДОРОГИ проектирование ведется по ЦММ площадки или полосы участка проектирования, созданной на основе данных изысканий, обработанных в новых системах ТОПОПЛАН или ЛИНЕЙНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ. Кроме того, обеспечено чтение данных, созданных в продуктах второго поколения CREDO_TER, CREDO_PRO, CREDO_MIX. Имеется также возможность формирования ЦММ на основе картографии.

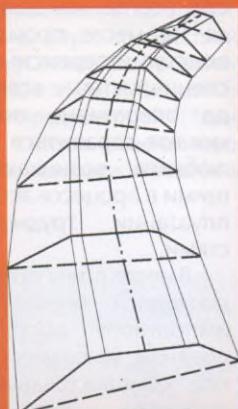


Рис.1а.
Вид модели,
полученной
в концепции
«ось-
поперечник»

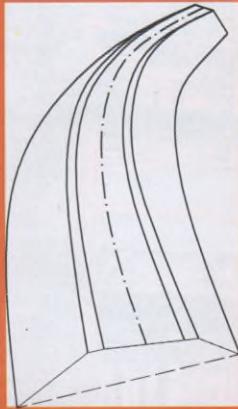


Рис.1б.
Вид модели,
полученной
в концепции
пространствен-
ных полилиний



Рис.1в.
Вид модели,
полученной
в концепции
полосного
проектирования

ПРОЕКТИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В СИСТЕМЕ ДОРОГИ 1.0

физических материалов, представленных цветными и черно-белыми растровыми или векторными (в формате DXF) данными.

Все данные проектируемого сооружения могут быть распределены по отдельным составным частям – Проектам, например, инженерные изыскания, пересекающиеся дороги, развязки, путепровод и др.

Каждый из используемых Проектов может состоять из множества слоев. Данные по слоям распределяются пользователем по различным признакам. Например, Проект геологии может быть представлен набором слоев, который включает в себя данные о скважинах и по грунтам.

Проект автомобильной дороги состоит из слоев, описывающих ее элементы. Слои могут быть фиксированными, то есть всегда создаваемыми программой по умолчанию, и обычными, создаваемыми пользователями. Обычные слои предназначены, например, для хранения вариантов проектного профиля. Фиксированные слои имеют фиксированные названия, например: «Черный профиль», «Эскизный профиль», «Проектный профиль», «Коричневый профиль», «Быт», «Кювет левый», «Кювет правый», и в них содержится соответствующая этим названиям информация. Естественно, эти слои не могут удаляться пользователем. Например, информация об исходной поверхности запоминается в слое «Черный профиль». Этот слой всегда будет содержать только

один элемент – цельную полилинию, определенную от начала до конца проектируемого объекта. Эта линия черного профиля автоматически запоминает поверхности, при разрезе которых она образовалась, и, соответственно, информацию, необходимую для получения поперечных профилей. А слой «Быт» может содержать одну или несколько полилиний, не перекрывающих друг друга, которые отображают виртуальный разрез поверхности, существовавшей до строительства дороги. Эта информация необходима для правильного определения высот насыпей и выемок.

Как и в других продуктах на платформе CREDO III, пользователю системы ДОРОГИ доступны четыре служебных окна – окно Проектов, окно слоев, окно параметров, окно информационных слоев. В них он строит иерархию необходимых ему Проектов и слоев, определяет их свойства, выбирает нужный в данный момент Проект, слой, определяет параметры активной в данный момент функции и т.д.

Кроме того, в системе ДОРОГИ пользователю предоставлены три рабочих окна – окно плана, окно поперечного профиля и окно продольного профиля (см.рис.2).

В окне плана пользователь работает с плановой проекцией элементов основных Проектов – цифровой моделью местности, цифровой моделью проектируемого сооружения, чертежной моделью и т.д. В окне плана производится трассирование основных и

вспомогательных элементов сооружения.

Пространственная полилиния трассы является основным носителем информации о любых линейных объектах в CREDO III, в том числе и об их продольном профиле и поперечных сечениях.

По желанию пользователя изображение в окне может поворачиваться на любой угол, а также масштабироваться, растягиваться и сжиматься по координате X и по координате Y. Пользователь самостоятельно может настроить удобную для себя рабочую среду, позволяющую работать с мельчайшими деталями проекта.

Окно поперечного профиля служит для просмотра и анализа поперечных сечений дороги.

Окно продольного профиля наиболее насыщено информацией и функциями управления проектным решением в концепции полосного проектирования. Это окно состоит из графической области и области сеток. В **графической области** могут одновременно отображаться несколько полилиний продольных профилей: исходный продольный профиль, профиль быта, коричневый профиль, профиль проектируемой кромки, профили кюветов, проектный профиль, данные по геологии и т.д.

Работать в традиционных, привычных масштабах (например, горизонтальный масштаб – 5000, вертикальный – в 10 раз крупнее) при невысоких насыпях невозможно, поскольку все эти линии будут сливаться в одну сплошную линию. Кроме того, при таких масштабах невозможно оценивать качество проектных решений по продольному профилю при реконструкции и капитальном ремонте, когда диапазон рабочих отметок находится в пределах от 1 см до 10–20 см. Поэтому при отображении профиля заложена возможность горизонтального и вертикального масштабирования. Изображение можно горизонтально

и вертикально сжимать и растягивать интерактивно либо с фиксацией в окне параметров соотношения масштабов или конкретных значений горизонтального и вертикального масштабов.

Важную роль в обеспечении этой информативности и наглядности имеют различные сетки. Именно в сетках задаются и редактируются параметры, определяющие поведение полос вдоль линейного объекта. **Область сеток** располагается в привычном для дорожника месте «подвала» чертежа продольного профиля. В области сеток могут располагаться сетки двух видов – рабочие и информационные (см. рис.3). Каждая сетка состоит из одной или нескольких граф.

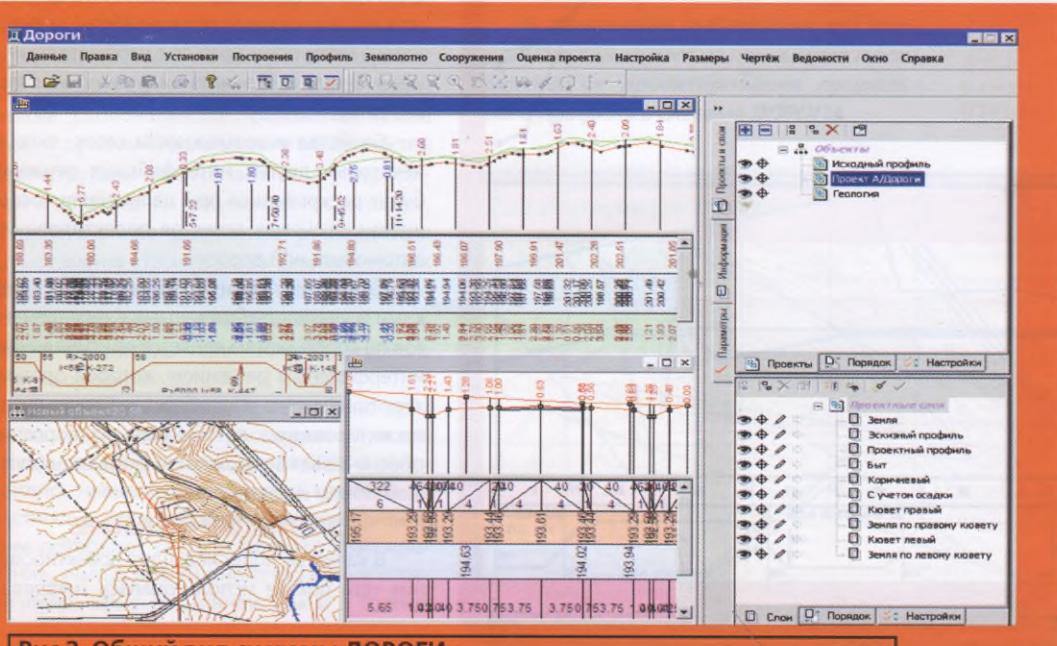


Рис.2. Общий вид системы ДОРОГИ

Рабочие сетки обеспечивают ввод и корректировку данных, информационные – отображение информации. Рабочими сетками являются сетки оптимизации продольного профиля, проектирования земляного полотна, оценки проектных решений и т.д. Набор графов рабочих сеток и их назначение заложены в программе и строго фиксированы.

А в **информационных сетках** пользователь может самостоятельно создавать различные графы со своими названиями и определять их функции по отображению любой информации о плане и профиле. Например, графа с раскладкой по элементам продольного профиля: выпуклые, вогнутые кривые, прямые участки с соответствующими параметрами. Можно создать сетки, настроенные для отображения различных видов отметок. В первой графе такой сетки можно представлять проектные отметки, во второй – отметки черной земли, в третьей – разность между этими отметками, в четвертой – отметки какой-то другой полилинии. Часть информационных сеток предназначена для визуализации графиков, допустим, для отображения расстояний видимости при движении прямо, обратно и встречного автомобиля (см.рис.4).

Вообще, именно **рабочие сетки** служат главным инструментом реализации концепции полосного проектирования и сами являются схематическим отображением полос.

Полосы группируются в сетки по темам. Для гибкой настройки конструкции проек-

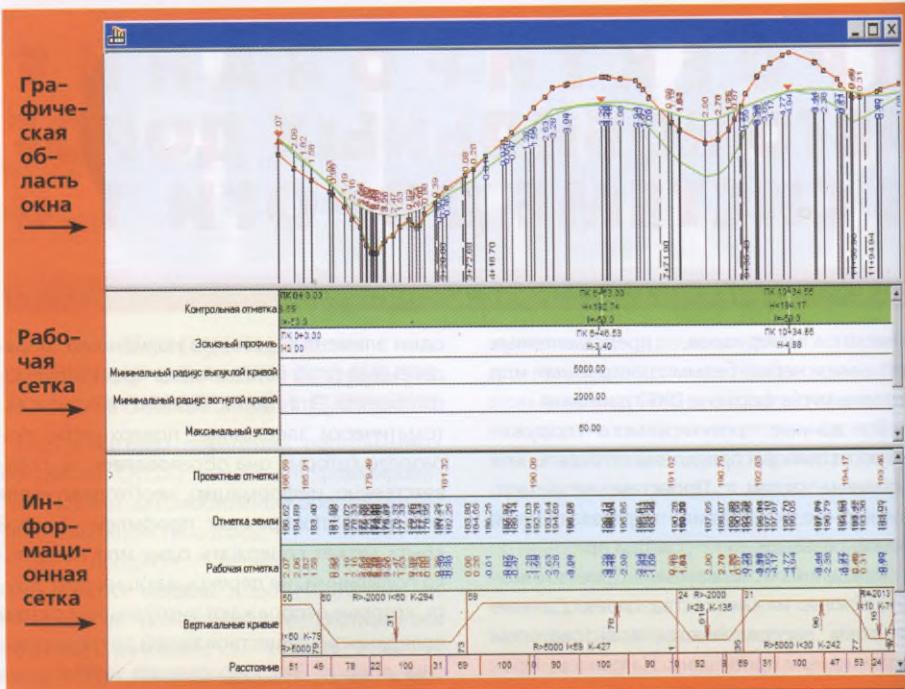


Рис.3. Окно продольного профиля

тируемого сооружения пользователь может набирать необходимое число полос соответствующего содержания, например, данные для описания дорожного полотна, откосов и кюветов, конструкции дорожной одежды и т.д. По умолчанию всегда присутствует определенный в сетках шаблон дороги, который включает две полосы движения, по две полосы уширений симметрично относительно оси, укрепленную обочину, неукрепленную обочину, соответствующие

атрибуты и полосы описания кюветов и откосов. Изменение поведения этих полос вдоль объекта пользователь может видеть в окне поперечного профиля.

Число необходимых сеток (как и полос) достаточно велико, их содержание обширно. Для облегчения работы есть возможность включать и выключать видимость не нужных в данный момент сеток, естественно, без потери имеющейся в них информации (см.рис.5).

Предусмотрены интерфейсные решения для смены порядка следования полос, если они не нарушают логику взаимодействия в целом. Например, нельзя вставить полосу поверхности откоса между двумя проезжими частями, поскольку там как минимум должна присутствовать полоса кювета и обочины с одной и с другой стороны. Но в принципе такие перемещения полос возможны, и в каждом сеансе работы пользователь может согласиться с параметрами по умолчанию, либо индивидуально настроить сетку.

Свойства и возможности сеток, окон и некоторых других интерфейсных решений будут раскрываться при дальнейшем освещении ключевых аспектов проектирования автомобильной дороги.

Сочетание графической части окна с сетками и увязка отображаемых в них элементов по координатам является оригинальным интерфейсным решением, которое организует привычную и удобную рабочую среду проектировщика автомобильных дорог и обеспечивает возможность учитывать большой объем информации.

ТРАССИРОВАНИЕ

В качестве подосновы для проектирования при показе использовалась цифровая

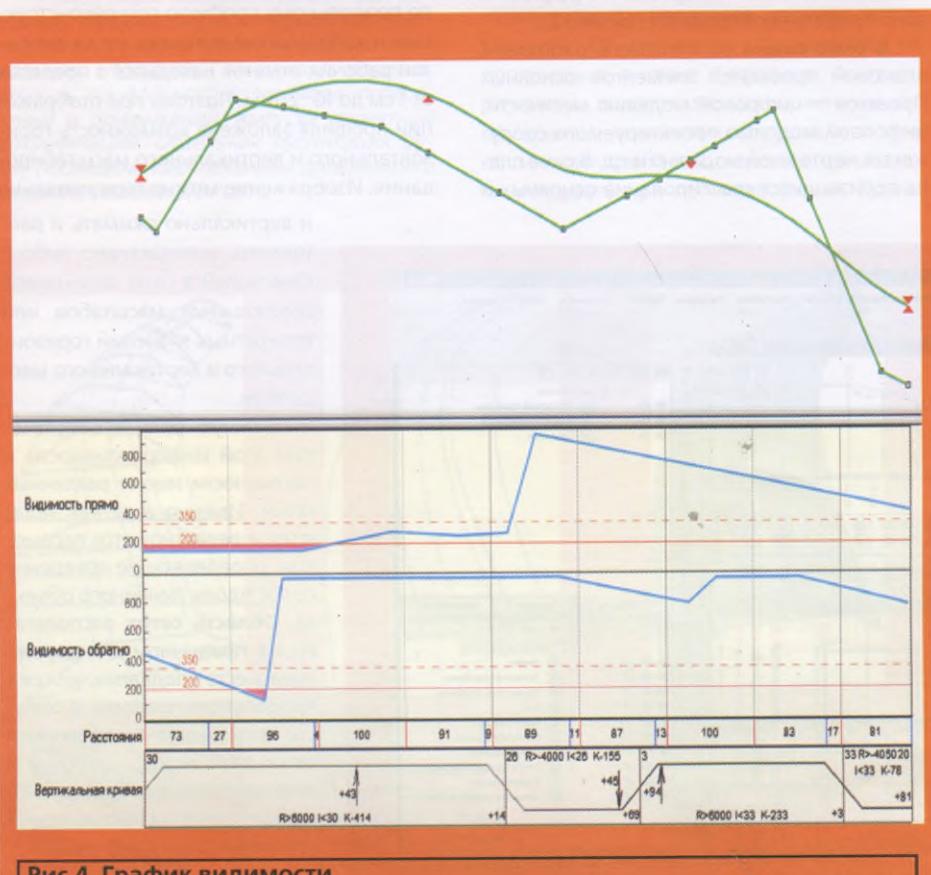


Рис.4. График видимости

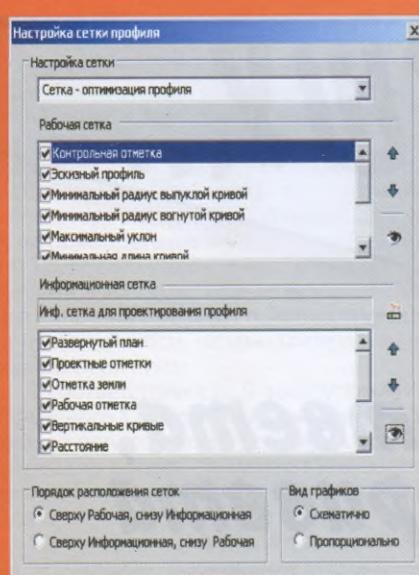


Рис.5. Окно настройки сеток профиля

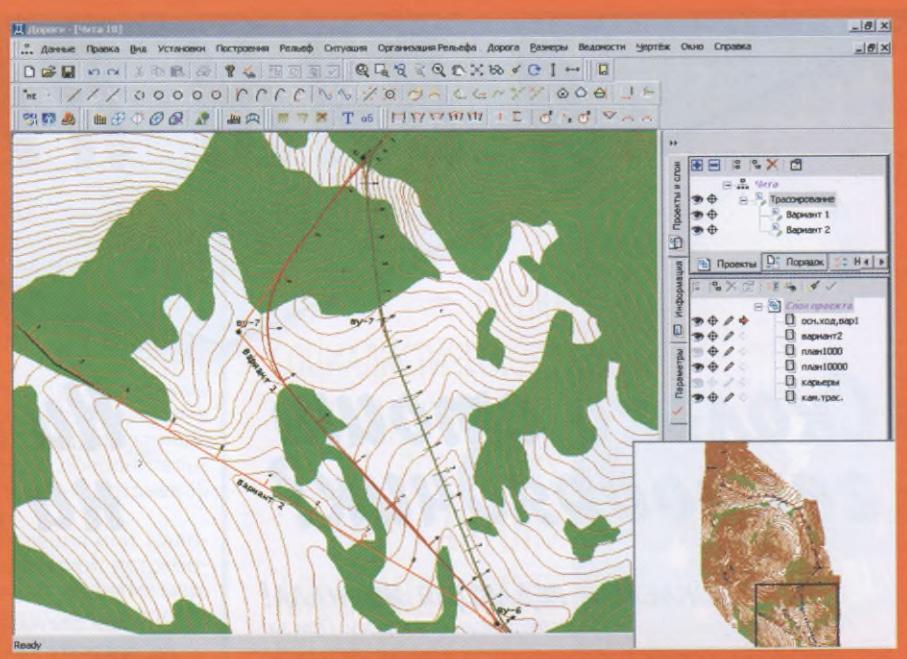


Рис.6. Варианты трасс

модель, созданная в системе ТОПОПЛАН. Она была подгружена в окно плана, где и проводилось трассирование (см.рис.6).

Основные методы трассирования в системе ДОРОГИ хорошо знакомы пользователям систем CREDO_PRO и CREDO_MIX. Это создание полилиний по ранее сопряженным базовым геометрическим элементам, создание полилиний с одновременным созданием составляющих ее геометрических элементов, разделение и объединение полилиний и многие другие. В частности, сохраняются традиционные методы укладки полигонального хода с вписыванием туда элементов закруглений, поскольку еще долго проектная трасса во многих организациях будет формироваться в поле. Однако мы считаем это нецелесообразным и устаревшим подходом и в наших публикациях и в работе с пользователями постоянно доказывали, что трассирование нужно проводить в камеральных условиях, работать на цифровой модели с использованием оптимизационных задач поиска рационального проложения плана трассы с учетом ограничений и особенностей реконструкции и ремонта. Это же утверждается и в последних документах Росавтодора, а также в статье заместителя руководителя департамента строительства автомобильных дорог и методологии проектирования Росавтодора **Владимира БЛУЗМЫ** «Проект ошибок не прощает», опубликованной в журнале «Автомобильные дороги» N 1, 2003:

Поэтому мы постоянно совершенствуем методы камерального трассирования, и для этого в платформе и продуктах CREDO III появились новые геометрические элементы, в частности, гладко сопрягающиеся кривые. Они позволяют сделать процесс трассирования, учитывающий многочисленные ограничения, как в равнинной, так и в горной

местности более интерактивным, удобным и мощным. Кроме того, использование таких кривых позволяет более полно учитывать особенности трассирования при реконструкции и капитальном ремонте. Для контроля качества закруглений предусмотрен автоматический расчет таких общепринятых критериев, как минимальные радиусы кривизны и минимальный параметр А ($A=RL$). Работа с такими кривыми аналогична работе, например, с клоидами. Они позволяют строить пикетаж, решать разные задачи поиска пересечений, касательных и прочее (см.рис.7).

Совокупность всех традиционных и нетрадиционных методов трассирования в системе ДОРОГИ превосходит возможности аналогичных по назначению продуктов. Более подробно о методах трассирования в CREDO читайте [1], [2], [3], [4].

В следующей публикации мы подробно остановимся на принципах и возможностях проектирования продольного профиля в системе ДОРОГИ.

Литература:

Величко Г.В., Филиппов В.В. Трассирование автомобильных дорог в CREDO. Автомобильные дороги № 8, 2001.

Величко Г.В., Филиппов В.В. Трассирование автомобильных дорог в CREDO при реконструкции. Автомобильные дороги № 9, 2001.

Лобанов Е.М., Поступов П.И., Величко Г.В., Филиппов В.В. Конструирование плавных автомобильных дорог с нелинейно меняющейся кривизной. Автомобильные дороги № 4, 2002.

Величко Г.В., Филиппов В.В. Применение составных сплайн-кривых при автоматизированном проектировании автомобильных дорог. Дороги России XXI века № 7, 2002.

Величко Г.В., Филиппов В.В. Проектирование продольного профиля в CREDO кубическими сплайнами. Автомобильные дороги № 10, 2000.

Величко Г.В., Филиппов В.В. Новые возможности повышения ровности автомобильных дорог. Автомобильные дороги № 2, 2003.

Лобанов Е.М., Поступов П.И., Величко Г.В., Филиппов В.В. Обоснование развития нормативной базы проектирования автомобильных дорог с нелинейным изменением кривизны в плане и профиле. Сборник трудов МАДИ (ГТУ). Москва, 2002.

Редактируемый сплайн

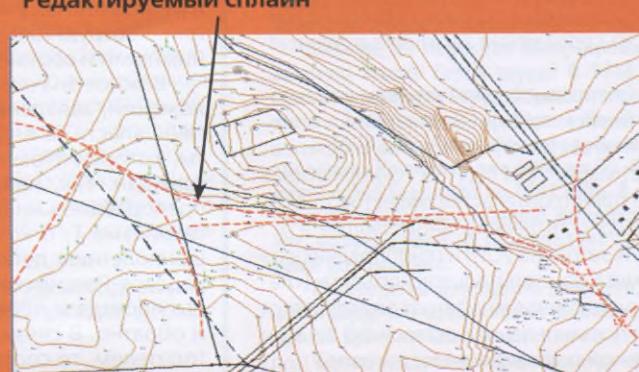


График кривизны

Рис.7.Пример трассирования с использованием сплайна

Я ВАМ ПИШУ...

СКОЛЬКО СТОИТ ГЕНПОДРЯДЧИК?

УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА!

Прошу дать консультацию по следующему вопросу. При заключении договоров субподряда на строительство федеральных автодорог генподрядчик включает в договор ежемесячные отчисления от 1 до 4 процентов от сметной стоимости выполненных работ.

Функции генподрядчика в основном заключаются в координации работ между субподрядчиками, контроле качества и приемки работ, составлении сводной отчетности, подготовке и сдаче объекта в эксплуатацию совместно с субподрядчиками.

В сметной стоимости такие затраты не предусмотрены.

За счет каких источников оплачивать генподрядчику его затраты, как определять их величину или процент?

Другими видами услуг, кроме перечисленных, субподрядчик не пользуется.

З.Ф. Кудрявцева

Костромская область

ОТВЕТ НА ЭТОТ ВОПРОС ПОДГОТОВИЛ ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЭКОНОМИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЮРИЙ БУДАНОВ.

В целях упорядочения договорной дисциплины Росавтодором разработана и доведена до дорожных организаций примерная форма государственного контракта на выполнение дорожных работ (строительство и реконструкция) письмом от 24 мая 2002 г. № ГСДУ-28/1920-ис.

В контракте оговорено, что взаимоотношения между генподрядчиком и субподрядчиками строятся по обоюдному согласию (договорная цена).

Что за этим кроется применительно к заданным вопросам?

В соответствии с пунктом 2.4 Методических указаний по определению стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации МДС 81-1.99 (постановление Госстроя России от 26 апреля 1999 г. № 31) средства на содержание технического надзора по стройкам, финансируемым из федерального бюджета, определяются согласно рекомендациям по определению затрат на содержание заказчика и технического надзора.

Нормативы этих затрат (в процентах) установлены в зависимости от годового объема бюджетного финансирования и территориального размещения объектов строительства (постановление Госстроя России от 21 марта 2001 г. № 33 "О нормативах затрат на службу заказчика при строительстве объектов для государственных нужд за счет средств федерального бюджета").

Таким образом, источник затрат на услуги генподрядчика по техническому надзору – смета на строительство объекта (глава 10 сводного сметного расчета). Величина затрат определяется на основе вышеуказанного постановления Госстроя РФ № 33 и фиксируется договорной ценой при заключении договора подряда (субподряда).

НИ ОТВЕТА, НИ ПРИВЕТА

УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ!

Года два назад я отправил жалобу руководству отрасли о непорядках с зарплатой в нашем ДРСУ. С тех пор ничего не изменилось. Выходит, что на письма трудящихся министерству наплевать? Свою жалобу, кстати, я решил не подписывать, чтобы не иметь лишних неприятностей. Но разве это имеет какое-нибудь значение, если все правда?

А.А.

Московская обл.

О ПОРЯДКЕ РАССМОТРЕНИЯ ЗАЯВЛЕНИЙ И ЖАЛОБ ГРАЖДАН МЫ ПОПРОСИЛИ РАССКАЗАТЬ ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА УПРАВЛЕНИЯ ТРУДА, ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И ПЕРСО- НАЛА В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ АЛЕКСАНДРА ГЕРАСИМОВА.

Порядок рассмотрения обращений граждан в государственные и общественные органы с предложениями, заявлениями и жалобами установлен Указом Президиума Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик от 12 апреля 1968 года (в редакции Указов Президиума Верховного Совета СССР от 04.03.1980 г. № 1662-Х и от 02.02.1988 г. № 8422-Х1). Хотя вышеназванный Указ был принят в условиях существования Советского Союза, он продолжает действовать в Российской Федерации впредь до принятия соответствующего нормативного правового акта Российской Федерации.

В соответствии с Указом письменное обращение гражданина должно быть им подписано с указанием фамилии, имени, отчества, а также содержать данные о месте его жительства, работы или учебы. Обращение, не содержащее этих сведений, признается анонимным и рассмотрению не подлежит. Последнее положение было внесено в редакцию Указа 1988 года. Исключение составляют анонимные сообщения в правоохранительные органы о совершенных или готовящихся преступлениях. Такие сообщения рассматриваются правоохранительными органами в обязательном порядке.

В Росавтодор иногда поступают заявления и жалобы без подписи или подписаны, например, так: "Коллектив ДРСУ-3" или: "Сотрудники техникума". Такие заявления считаются анонимными и соответственно остаются без рассмотрения.

Важное значение для своевременного рассмотрения предложений, заявлений и жалоб граждан имеет их подача в органы власти, в ведении которых находятся именно те вопросы, которые ставятся в предложениях, заявлениях и жалобах граждан. Так, например, в Росавтодор поступило заявление преподавательницы Кызылского автомобильно-дорожного техникума Т. о компенсации Росавтодором ей и ее несовершеннолетним детям в соответствии со статьей 325 Трудового кодекса Российской Федерации расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно. В связи с тем, что Росавтодор не является ее работодателем, то соответственно он не может компенсировать ей указанные расходы. Однако так как Кызылский автомобиль-

но-дорожный техникум подведомствен Минтрансу России и в лице своего директора является работодателем для преподавателей, в том числе и для Т., требования ее правомерны, и Росавтодором директору Кызылского техникума было дано указание о выплате компенсации преподавательнице Т. Бывшая преподавательница этого же техникума, а ныне пенсионерка И. обратилась в Росавтодор с жалобой о невыплате ей сумм, причитающихся на приобретение методической литературы. Так как статьей 140 Трудового кодекса Российской Федерации предусмотрена выплата всех сумм, причитающихся работнику от работодателя в день увольнения, Росавтодор указал директору техникума на необходимость незамедлительной выплаты И. всех причитающихся ей сумм.

В соответствии с п. 9 вышеупомянутого Указа Президиума Верховного Совета СССР заявления и жалобы разрешаются в срок до одного месяца со дня поступления в орган, обязанный разрешить вопрос по существу, а не требующие дополнительного изучения и проверки – безотлагательно, но не позднее 15 дней.

В тех случаях, когда для разрешения заявления или жалобы необходимо проведение специальной проверки, истребование дополнительных материалов либо принятие других мер, сроки разрешения заявления или жалобы могут быть в порядке исключения продлены руководителем или заместителем руководителя соответствующего органа, предприятия, учреждения и организации, но не более чем на один месяц, с сообщением об этом лицу, подавшему заявление или жалобу.

В соответствии с п.4 Указа государственные и общественные органы, предприятия, учреждения, организации, их руководители и другие должностные лица, к ведению которых не относится решение вопросов, поставленных в предложениях, заявлениях, жалобах, направляют их не позднее чем в пятидневный срок по принадлежности, извещая об этом заявителей. Так, например, в Росавтодор поступило заявление гражданки М. с просьбой о трудоустройстве ее дочери, выпускницы Борисоглебского дорожного техникума. Поскольку Росавтодор не уполномочен заниматься трудоустройством граждан, письмо М. было направлено руководителю Государственного учреждения "Федеральное управление автомобильных дорог "Черноземье" с просьбой оказать содействие в трудоустройстве дочери М. Другой пример: группа граждан, проживающих в аварийном доме в г. Сочи обратились с заявлением на имя Президента Российской Федерации с просьбой о предоставлении благоустроенного жилья. В связи с тем, что дом находится на балансе ДРСУ, подведомственного Минтрансу России, администрацией Президента письмо было направлено для рассмотрения по существу в Государственную службу дорожного хозяйства Минтранса России.

Зачастую в Росавтодор поступают необоснованные заявления и жалобы. Так, например, гражданка К. обратилась с жалобой на администрацию Московского автомобильно-дорожного колледжа, которая якобы не дает ей разрешения на приватизацию комнаты в доме, находящемся в оперативном управлении колледжа. Росавтодором было разъяснено гражданке К., что в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации разрешения на приватизацию жилых помещений учреждения, в оперативном управлении которого находится жилищный фонд, не требуется. После этого разъяснения повторных жалоб от К. не поступало.

Бывают случаи, когда в государственные органы граждане обращаются после проигрыша дела в судебных инстанциях. В соответствии с действующим законодательством имеющееся судебное решение может отменить только вышестоящая судебная инстанция. Так, гражданка С., проживающая в общежитии Боровицкого автомобильно-дорожного колледжа, обратилась с жалобой на администрацию колледжа о непредоставлении ей благоустроенного жилья. Поскольку данный вопрос рассматривался в различных судебных инстанциях, то С. был дан ответ, что данная ситуация может быть рассмотрена только в судебном порядке.

В заключение отметим, что руководитель Росавтодора рассмотрение предложений, заявлений и жалоб граждан держит на постоянном личном контроле.

КАВАЛЕР ЗОЛОТОЙ ЗВЕЗДЫ

ГЕРОЮ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО
ТРУДА, ПОЧЕТНОМУ
ДОРОЖНИКУ
АНТОНУ
АЛЕКСАНДРОВИЧУ
ГЕРОИМОВУ – 85!



Антон Александрович Героимов – это воплощение боевого и трудового подвига нашего современника. Его судьба разделилась на две одинаково героические части.

Первая – началась война с финнами в 1939 году, когда его призвали в армию. В 1940-м окончил полковую школу младших сержантов, а в 1941-м стал защитником Ленинграда. Участвовал в прорыве блокады. В апреле 1944 года в бою за Псков был тяжело ранен. После госпиталя продолжил боевой путь, а затем, до 1948 года, службу в Советской армии.

За боевые заслуги Антон Александрович Героимов награжден орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны I степени и пятью боевыми медалями.

В 1948 году командир роты лейтенант А. Героимов уволился в запас.

Впереди был подвиг трудовой. Героимов стал дорожником (как тогда называли – ремонтером) и был им 30 лет подряд, от ремонтного рабочего до старшего прораба. Здесь пригодились крестьянская смекалка и трудолюбие. Где только мог А. Героимов доставал книги по эксплуатации дорог, набирался опыта у коллег, и уже в 1950-м ему поручили содержать участок дороги Таллин – Ленинград – Выборг; дистанцию Ламбери – Вартемяки.

Успех дела зависит от людей, говорил А. Героимов, а людям негде жить. Он организовал заготовку леса, открыл столярный цех, установил пилораму и построил ремонтерам дома. В ту пору у дорожного мастера была только одна автомашина, а основными орудиями труда – тачка, лопата, топор и кирка... Лучше пошли дела, когда получили экскаватор. По-степенно дорога оделась в асфальт. Построили три новых моста, автопарки, посадили деревья и кусты...

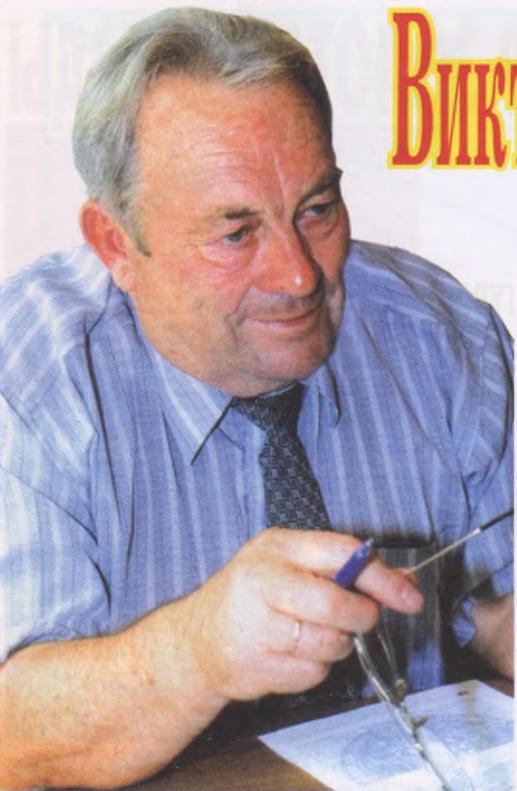
Но все это время не успокаивался мастер, все думал, как бы облегчить труд людей. И придумывал, внедрял малую механизацию. Для заливки трещин на покрытии сконструировал и внедрил специальные конические лейки, а очистку трещин производил сжатым воздухом от компрессора автомобиля. Дорожные трубы небольшого диаметра стал очищать мощной струей воды из машины с пожарным рукавом. Усовершенствовал нанесение осевых линий разметки. Проявил инициативу в изыскании и использовании местных песчано-гравийных карьеров. Разработал и осуществил на практике отрядный метод обслуживания дорог в зимних условиях.

Словом, не подкачал боец Героимов – к боевым наградам прибавил Золотую звезду Героя труда! В 1966 году Антону Александровичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».

С 1978 года Антон Александрович персональный пенсионер союзного значения. Да только для него жизнь без дорог – не жизнь. Активно трудился герой Героимов до 1991 года. 8 лет подряд избирался депутатом Токсовского поселкового Совета депутатов трудящихся, да и сейчас, в свои 85 лет, болеет душой за Пригородное ДРСУ № 1, постоянно интересуется делами дорожников.

Руководство Дорожного комитета, все дорожники Ленинградской области сердечно поздравляют юбиляра, желают ему крепкого здоровья, бодрости духа, любви и уважения на долгие годы.

К этим поздравлениям присоединяются редакция ведущего отраслевого журнала и издательство «Дороги».



Виктору Семеновичу Черкасову - 70!

Из своих семидесяти 55 лет Виктор Семенович Черкасов работает в дорожной отрасли. В его семье все предки были строителями – прадед, дед, отец. Строителями стали братья и племянники. А с самого Виктора Семеновича началась династия дорожников – сыновья Александр и Игорь успешно работают в дорожной отрасли и достигли определенного положения, причем в стороне от отцовской опеки.

залось, в полной мере обладает Виктор Семенович Черкасов.

А еще нужны были кадры, надежные, толковые, умеющие работать. Этому вопросу Черкасов уделял особое внимание, активно сотрудничая с Воронежским государственным строительным университетом. Многие нынешние дорожники получили путевку в жизнь с его легкой руки. И когда Виктор Семенович занимал свое место в ряду членов госкомиссии – а он, несмотря на колоссальную занятость, всегда выкраивал время для этого, – преподаватели кафедры автомобильных дорог не упускали возможности отпустить в его адрес шутку с немалой долей правды, о том, что, мол, опять Черкасов пришел лучших выпускников себе выбирать. И действительно, было так. Виктор Семенович обладает способностью определять возможности людей практически с первого взгляда, с первой беседы. И это тоже один из талантов настоящего руководителя.

Как гласит народная мудрость, настоящий мужчина должен воспитать сына, посадить дерево и построить дом. Если судить по сыновьям, то Виктор Семенович Черкасов – дважды мужчина. А по другим показателям и посчитать трудно. Были в его жизни и деревья, и даже целые снегозащитные лесополосы. А самым важным мужским делом стало строительство, но не домов, как гласит поговорка, а дорог, среди которых особое место занимает автомагистраль «Дон», построенная его предприятием.

«Первой стройке» (Управлению строительства № 1 или, по-нынешнему, ОАО «Дорстрой») всегда везло с руководителями. Их фамилии занимают достойное место в дорожной истории – Г.Л. Шапиро, В.И. Мартыненко, В.К. Мизинов. Всех их Виктор Черкасов, начавший работать в «Стройке» с 1961 года, считает своими учителями, у каждого он стремился перенять самые лучшие качества.

Скаждым из руководителей связан определенный этап жизни предприятия. Был период строительства дороги «Дон», был ответственный этап первой реконструкции магистрали. В те времена «Стройка» гремела на всю отрасль, осваивая колоссальные объемы, завоевывая переходящие награды отрасли, партии и профсоюзов. Но Виктору Семеновичу, который руководил предприятием 25 лет, бесспорно, достался самый сложный этап – перестройка, когда рассыпались на мелкие составляющие и уходили в небытие громадные строительные тресты, когда бесследно исчезали отдельные предприятия. Чтобы сохранить коллектив, руководителю нужны были не только фундаментальные знания и житейская мудрость, но и талант предпринимателя, которым, как ока-

тать и там, но манило на широкие донские просторы, к живому, горячemu строительному делу. Душой и сердцем прикипел он к «Дону» и спустя два месяца вернулся назад в «Дорстрой». Он всегда думал и сейчас продолжает думать в первую очередь о родном предприятии.

Виктор Семенович Черкасов мог бы до сих пор руководить предприятием, но он привык жить полной жизнью и вкладывать все силы в работу. К сожалению, здоровье с возрастом все чаще стало отвлекать от дел и он уступил пост директора энергичному Василию Алексеевичу Золотову. А сам остался консультантом, продолжая делиться с коллегами своим колоссальным опытом и знаниями, которые по-прежнему помогают коллективу «Дорстроя» оставаться на высоте и не сдавать позиций в дорожном строительстве. Ведь несмотря ни на какие проблемы современного этапа развития отрасли, ОАО «Дорстрой» продолжает успешно работать. За долгую историю им построено и реконструировано около четырех тысяч километров дорог в Ростовской, Воронежской, Липецкой, Белгородской, Курской, Орловской, Тульской и Саратовской областях. Здесь трудятся 14 заслуженных строителей РСФСР, 6 почетных работников транспорта России, 35 почетных дорожников и 218 человек, отмеченных различными государственными наградами. И один из 1300 человек, работающих сегодня в ОАО «Дорстрой», – Виктор Семенович Черкасов, член-корреспондент Академии транспорта России, заслуженный строитель РФ, почетный дорожник, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и Дружбы народов, ветеран труда и дорожной отрасли. Он по-прежнему в строю. И поздравляя его с семидесятилетием, вслед за родственниками, друзьями, руководством отрасли, коллегами и многочисленными учениками хочется пожелать, чтобы отступали от него болезни, чтобы, несмотря на возраст, были в его жизни новые километры дорог и новые радости.

Николай ПРОКАЗОВ



С ЦАРЕМ В ГОЛОВЕ

АЛЕКСЕЮ МИХАЙЛОВИЧУ НОВИКОВУ – 70!

Алексей Михайлович НОВИКОВ родился в Тульской области в крестьянской семье. Трудовую деятельность начал в 1948 году после окончания Московского ремесленного художественного училища, где получил специальность гравильщика камня. В дорожной отрасли с 1952 года. Сначала работал десятником, и вот уже более 30 лет бессменно в ДСУ-1.

За многолетний доблестный труд награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «Ветеран труда», ему присвоены звания «Заслуженный строитель РСФСР», «Почетный дорожник». Он является депутатом Ступинского района Московской области.

Три года назад в нашем журнале был опубликован очерк о коллективе ДСУ-1 и его руководителе. Мы назвали тогда Новикова человеком «с царем в голове» и под этими словами готовы подписать еще раз. Коллектив, которым он руководит, уверенно пробивается сквозь бесчисленные экономические бури и финансовые шторма в дорожном море. Крепко держит его штурвал крестьянский сын Алексей Михайлович Новиков, умный человек, от природы талантливый организатор.

Многие лета вам, Алексей Михайлович! Здоровья, счастья, всяческих успехов на благо российского дорожного дела!

РЫЦАРЬ ДОРОЖНОЙ НАУКИ



БОРИСУ
САМОЙЛОВИЧУ
РАДОВСКОМУ –
65!

В XX веке исследования по сопротивлению дорожных одежд воздействию автомобильных нагрузок получили в дорожной науке бурное развитие и легли в основу новой отрасли строительной механики – механики дорожных одежд. В этом деле вклад Радовского бесценен.

Борис Самойлович начал научную деятельность в аспирантуре Союздорнии, пройдя в 1963–1966 гг. школу его Ленинградского филиала и показав при этом незаурядные задатки крупного ученого и исключительную работоспособность. Нынче можно утверждать о создании им собственной школы, которую прошли многие известные украинские и российские дорожники. Им он привил стремление к истине и беззаветную любовь к дорожной науке.

Для его научно-исследовательских работ характерен высокий физико-математический уровень и широкий диапазон научных направлений. Вот только основные из них: исследование напряжений и деформаций в слоистых дорожных одеждах, теория упругости дискретных сред, учет вязкоупругих свойств конструктивных слоев, учет многоосного приложения автомобильных нагрузок, оценка работоспособности дорожных одежд на кольцевом стенде и на эксплуатируемых дорогах, усталостная прочность и реологические характеристики монолитных дорожно-строительных материалов, реологические свойства связных грунтов.

Результаты этих разработок были подтверждены практикой и внедрены в общесоюзную дорожную нормативно-техническую документацию.

Уже много лет практическая деятельность Бориса Самойловича оторвана, к нашему сожалению, от российской дорожной науки. Но его разработки используются в России и в настоящее время при составлении дорожных норм при проектировании нежестких дорожных одежд (МОДН 2 – 2001) и оценке их прочности (ОДН 218.1.052–2002) с соответствующей ссылкой в документах.

Поздравляя Бориса Самойловича с 65-летием, его друзья, ученики, коллеги желают истинному рыцарю дорожной науки доброго здоровья и удачи везде и во всем.

ХРАНИТЕЛЬ ТРАДИЦИЙ СЕРГЕЮ МИХАЙЛОВИЧУ ГУГУЕВУ – 50!

Потомственный казак Всевеликого Войска Донского в 1974 году вместо донского скакуна оседлал стального коня, сев за рычаги дорожно-строительной машины. Работал машинистом мотокатка, слесарем, учился в Новочеркасском политехническом институте. После окончания института был мастером, прорабом асфальтобетонного завода, главным инженером, а с 1989 года – директор ДСФ № 5 ОАО «Дорстрой».

Работа этого предприятия известна от Волгограда до Кишинева и от Тулы до Ростова. Дороги, аэродромы, улицы городов и поселков. А последние объекты ДСФ № 5 до сих пор у всех на слуху. Это участие в строительстве и реконструкции обходов Тулы и Щекино на магистрали «Крым», в реконструкции магистралей «Дон-1» и «Дон-2», в строительстве обхода Задонска с мостовым переходом через реку Дон и обхода Даньшино.

Коллеги желают продолжателю добрых традиций Дорстроя новых успехов во всех его делах.



Из года в год журнал «Автомобильные дороги» проводит среди своих читателей поэтический конкурс. Он пользуется неизменным успехом, что неудивительно: дорога полна романтики, а романика рождает поэтов. Нерасторжимая взаимосвязь!

Впрочем, убедиться в этом может каждый, кто прочтет сборник стихов «Перекресток солнечных дорог», только что вышедший в издательстве «Дороги» (Москва, 2003). В нем представлено творчество трех лауреатов конкурса: омича Евгения Каравесова, Татьяны Полтавцевой из Санкт-Петербурга и москвича Александра Соколова.

Рассказывать их биографии вряд ли обязательно. Помните у Есенина: «Что касается моих биографических данных, они в моих стихах». Или у Маяковского: «Я — поэт. Этим и интересен». Если же из стихов ничего нельзя перерпнуть о написавшем их человеке, значит, их исток не связан с автором, с его мыслями, заботами и настроениями. Такое возможно только у версификаторов, сочинения которых не обеспечены работой души. Представьте себе отопительную батарею, к которой не подключено тепло.

Откроем наугад сборник «Перекресток солнечных дорог» — верный, хотя и рискованный способ сразу погрузиться в атмосферу книги. Мне выпала 82-я страница:

Я больше тебя не ревную и нет маяты,
Заштопала рану сквозную,
сажаю цветы.

.....
Из кучки холодного пепла,
которым была,
Себя я слепила, окрепла
и душу спасла.

Из экономии места цитирую не сплошь, а отрывками. Но разве не чувствуется боль пережитого, и разве не откликается на нее ваша душа? Это — стихотворение Татьяны Полтавцевой. А могло выпасть и другое, вот это, например, тоже открытое наугад, на странице 45-й, в подборке Евгения Каравесова:

Ты хочешь, чтоб в жизни везло,
Чтоб дружба не меркла, светилась.
Но время восторгов прошло —

ВРЕМЯ РАЗДУМИЙ ПРИШЛО...

Что делать, раз так получилось.

Ударилась птица в стекло
И замертво сразу упала.
Да, время восторгов прошло.
А время раздумий — настало.
И опять — отрезок жизни, непременно переживаемый каждым, и не столько по причине взросления, сколько по осознанию происходящего с тобой, пережитого: не годы, а опыт делают человека мудрее.

И еще раз открываю сборник стихов наугад, стараясь, правда, попасть в ту его часть, где на своем «солнечном перекрестке» стоит Александр Соколов. Выпала 129-я страница:

Вот листочек поискал
В почке вырез,
Захотелось подышать —
Взял и вылез!
Развернулся во весь рост,
Слабый нежный,
Весь зелененький такой,
Безмятежный.

Точное наблюдение весеннего обновления в природе! И восторг не надуманный, а простой, как и само это чудо.

Я воспользовался, может быть, не лучшим способом представления авторов — «методом тыка»: можно было бы выбрать у каждого «лучшее» стихотворение и на его основе более обстоятельно представить их читателям. Но заданность так же мешает рецензенту, как и поэтам. Поэтому будем исходить не из нее, а из мироощущения, продиктованного нехитрой житейской мудростью: «Что не болит — не жизнь, что не проходит — не счастье».

Авторы «Перекрестка солнечных дорог» позволяют нам это сделать. Занятые в повседневной жизни самыми обыденными делами, сопряженными с дорожной отраслью, они размышляют на самые насущные для страны темы. Именно поэтому их стихотворения населены людьми дела, конкретного и нужного обществу, предтечами которого были их деды, отцы, матери.

перекресток солнечных дорог

СБОРНИК СТИХОВ

Издательство «Дороги»

Вот стихотворение Евгения Каравесова «Мужчины»:

Уходили мужчины
В свой решительный бой.
И качались вершины
Сосен над головой.
И земля, словно сходни,
Прогибалась вдали...
Что бы было сегодня,
Если бы не ушли?!

Разве это не наша общая благодарность солдатам Великой Отечественной? Этим чувством наполнены и стихи Александра Соколова «Ребята трогают медали», «Марш ветеранов»:

Четыре года — страшный сон.
Четыре года — смерть, огонь!
Как эти годы были долги!
И много лет нам вспоминать,
И много лет нам вынимать
Из тела старые осколки...

Тема защиты Отечества близка и дочери военного летчика Татьяне Полтавцевой. Но чутким женским сердцем она уловила происшедшие в обществе изменения в отношении к армии и ее людям. Восхищенно вспоминая, «Как любили женщины военных...», поэтесса, огорчаясь, задается вопросом:

Неужели только из-за денег
Ложной позолоты аксельбантов,
Почему же вор или бездельник
Стал теперь милее лейтенанта?

И вот ее искреннее, от всего сердца пожелание:

Офицеры, обретите стойкость,
Фронт сейчас в другом проходит
месте,

И за деньги не продайте гордость,
Не пропейте Родины и Чести!

«Родина» и «Честь» — понятия, связующие поколения. Пока они не утрачены, не избиты в душах людей, будущее наше не безнадежно. Потому, можно заключить, у авторов сборни-

ка много стихов посвящено их родным местам, природе, красоте. У Татьяны Полтавцевой это Петербург — наша «Северная Венеция»:

Легкая, теплая, белая,
Словно лебяжий пух,
Ночь петербургская пела,
Мой услаждая слух...
Струн переборами лиры,
Шелестом синих шелков,
Хором ушедших кумиров,
Прелестью слов...

Петербург — вдохновенный город Поэтов! От классического пушкинского: «Люблю тебя, Петра творенье...» до искреннего признания ступившей на поэтическую стезю Татьяны Полтавцевой: «Петербург, я поверила в святость твою...»

А вот истоки вдохновения Евгения Карабасева:

Она живет себе в тиши,
От возраста не умирая,
Поэзия родного края —
Поэзия моей души.

Хотя за исток его творчества можно признать и любимую работу, взяв в качестве примера исповедальное:

На бланке нарядов
Писались стихи...

А где у работающего человека время на них? Обеденный перерыв или вечернее бодрствование в полевом вагончике, частом пристанище дорожника.

«Постранствовал» по России в изыскательских партиях, стройбригадах и Александр Соколов. Рабочие моменты его биографии тоже дали толчок творчеству — в его разделе сборника немало стихов, посвященных «дорожному братству» — «Мой друг — дорожник», «Мост», «Песня шоферов» и другие. Но, по-видимому, первоначальное движение души у Александра связано с возникновением мелодии. Этим, скорее всего, объясняется то, что его стихи как бы запрограммированы на исполнение под гитару. Он и сам подвигает читателя к такой мысли:

Мы полукругом с гитарами
встанем,
Песню любимую в сердце зажжем.
Да не погаснет костер на поляне!
Песня, как ветер, поддержит
огонь...

Кстати говоря, гитара всегда была спутницей поэтов. Достаточно вспомнить Аполлона Григорьева, создавшего такой шедевр, как «Поговори хоть ты со мной, гитара семиструнная...» По-

тому что стихи содержат в основе своей озвученную мысль. И произведения наших авторов — в этом ряду. Как не запеть такие стихи: «Вдалеке ли, вблизи — все равно не придумать другого финала, наша жизнь, как немое кино, где я главную роль не сыграла» (Т. Полтавцева); «Дымные тени от маленьких труб, запах сирени и твои губ» (Е. Карабасев) или: «Обиженным судьбой себя я не считаю, мне есть что вспоминать, я был чудесно люб, заснеженным цветком тебя я называю, я пил из лепестков полураскрытых губ!» (А. Соколов).

Время разумий пришло, повторим уже высказанную мысль. И напомним нашим лауреатам, поощренным за победу в поэтическом конкурсе изданием сборника их стихотворений, неприменное правило серьезных творческих людей: не бронзоветь! И сказанное еще в пушкинскую пору: «Не мысль делает человека поэтом, а ее выражение».

Перед авторами, о которых шла здесь речь, — необозримый простор для дерзаний на этом высоком поприще. Удачи, друзья!

Евгений ЯНЕЖ

ПОДПИСКА-2003

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»

в любом
отделении
СВЯЗИ

ИНДЕКС ПО КАТАЛОГУ РОСПЕЧАТИ

Журнал Газета Журнал «Наука и техника
“Автомобильные дороги” “Транспорт России” в дорожной промышленности”

для предпринимателей

70004 | 32766 | 72883

для индивидуальных подписчиков

88759 | 35644

ИНДЕКС ПО ОБЪЕДИНЕННОМУ КАТАЛОГУ

“РОССИЙСКИЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ
ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ”

84661 | 84658

Подписка в редакции с любого номера

Телефон: (095) 951 2957; Факс: (095) 951 3018

АЛМАЗНАЯ ТЕХНИКА для ДОРОГ



НАРЕЗКА ШВОВ
ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ

DIAMANT-
CEDIMA
WERKZEUGE UND MASCHINEN
CELLE

АСФАЛЬТ

БЕТОН

ООО «ЦЕДИМА»
129343 Москва,
ул. Уржумская, д. 4, стр. 2
тел.: (095) 189-95-12 771-68-76
факс: (095) 189-93-91
info.russland@cedima.com
www.cedima.de
www.ooocedima.ru

«Дым столбом, кипит,
Дымится пароход!
Пестрота, разгул, волнение,
Ожиданье, нетерпенье!
Веселится и ликует весь народ.
И быстрее, шибче воли

Поезд мчится в чистом поле» – поется в известной «Попутной песне» М.И. Глинки. Сто лет назад паровоз, мчавшийся по необъятным российским просторам, был явлением весьма неординарным. Окутываясь клубами дыма, солидно покрикивая на переездах, паровозы мчали за собою вереницы вагонов, в каждом из которых могло разместиться целое крестьянское семейство. Это ли не чудо!

Наверное, чудо для того времени. Помните, что по этому поводу пишет Л. Н. Толстой (том 12, стр. 304): «Идет паровоз. Спрашиваете, отчего он движется? Мужик говорит: черт движет его. Другой говорит, что паровоз идет оттого, что в нем движутся колеса. Третий утверждает, что причина движения заключается в дымах, относимом ветром».

Двести лет назад скорость почтового дилижанса составляла 12 км в час. Для того времени это считалось совсем неплохо. В 1833 г. в двухэтажных вагонах немца Ф. Листа, катившихся по первой «чугунке» между английскими городами Стоктон и Дарлингтон, пейзажи проносились мимо окон вагонов уже со скоростью 30 миль в час. Стоявшие на обочинах зеваки предсказывали пассажирам неминуемую смерть от умопомешательства, поскольку человек не в силах воспринимать столь быструю смену картин за окнами поезда. Ничего ужасного не произошло и тогда, и позже, когда аэропланы увеличили скорость движения, а потом реактивные лайнеры помчались со сверхзвуковой скоростью. За каких-то 200 лет скорость передвижения возросла в 3 тысячи раз. Конечно же, многое изменилось за эти годы в нашем восприятии бытия и прежде всего одной из главных его составляющих – времени. Само расстояние изменяется уже не только милями, верстами, километрами, но и временем на преодоление его.

Техническому чуду XIX столетия – паровозу, словно специально созданному для российских просторов, пришлось многие годы пробивать себе дорогу в жизнь. Новшество, за которое англичане и американцы буквально тотчас ухватились, в России еще несколько лет обсуждали явно не в пользу паровой тяги. В газетах всерьез писали, что разогнаться паровозу быстрее 20 верст в час не удастся. Лошадь, если ее хорошо стегануть, побежит с той же быстротой. Когда же первый поезд легко и скоро доехал до Павловска за полчаса, на дорогу к которому добруму рысаку понадобилось бы часа два-три, опять нашлись скептики, утверждавшие, что хозяйственного значения железные дороги иметь не будут: останут-

Рем БОБРОВ

ПРИОРИТЕТ

Клавдий Семенович МИНИСТР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ся пустым развлечением вроде карусели. Первое время оно так и было. Вокзалы, чтобы привлечь пассажиров в Петербурге и Павловске, работали как шикарные рестораны с цыганами и европейскими оркестрами, одним из которых дирижировал за огромные гонорары сам король вальса Штраус.

Воистину, главная беда – корень зла России – была культурная ее отсталость.

И все же железные дороги, паровозы в середине XIX в. стали шедевром передовой инженерной мысли, вершиной современной техники. Служить на железной дороге было престижно и выгодно материально. Институт Корпуса инженеров путей сообщения считался одним из самых привилегированных в стране.

Для института набрать абитуриентов было нетрудно. Тем более многие состоятельные россияне помогали институту не только добрым словом, но и материально, чтобы обеспечить учебу в нем талантливых, но бедных студентов. Так, в полном собрании Свода законов Российской империи за 1882 г. (том 11, стр. 139; 50477, января 27) опубликован именной указ «Об учреждении стипендий при Институте инженеров путей сообщения».

Согласно просьбе инженеров Санкт-Петербургской – Варшавской железной дороги, пожелавших выразить свою признательность и уважение бывшему директору дороги И. Г. М. Данненштерну, на собранные ими 5,5 тыс. руб. (из расчета 5,5 процента годовых) они просили императора установить стипендию имени И.Г.М. Данненштерна при Санкт-Петербургском институте инженеров путей сообщения. Просьбу их император удовлетворил. Следует заметить, что подобных именных стипендий устанавливались в стране много. При том же институте согласно указу 50488 определена стипендия

имени Михаила Христофоровича Рейтерна и генерала от инфантерии К.В. Чевыкина.

Только что может даже опытный инженер без умелых помощников? Как не вспомнить изобретателя паровоза Джеймса Уатта (1736–1819)! Много бы он успел без своего верного Уильяма Мердока (1754–1830), который для уаттовского паровика сделал своими руками большую часть деталей? Ему не было равных в подгонке узлов машины при ее сборке. Это он, подмастерье Мердок, сработал Уатту поршни, золотники, шатуны, да не в точности, как тот обозначил их на чертеже, а со своими дельными поправками. Мердок изготавливал шефу большую часть измерительных инструментов, станков и приспособлений для выпуска паровоза. Ну и что же, что Уатт не очень щедр был своему помощнику на похвалы. И великие люди не безгрешны. Знаменитый Абрам Брегет, изготавливавший лучших в мире часов, лично подписывал каждый хронометр, выходивший из его мастерских, где работало почти пятьсот человек. Может быть, кто назовет имя хотя бы одного его подмастерья?

А наш замечательный мастер Кулибин! Сколько много полезных изобретений на его счету и какими бы курьезными сейчас не казались многие из его изобретений, именно они закладывали современную основу научно-технического прогресса, стремящегося по восходящей к своим вершинам. Институтов же Кулибин не кончал. Это был просто талантливый рабочий-самоучка.

Хорошо наложенное производство нуждается в опытных высоко образованных инженерах и не менее квалифицированных, возможно, и не имеющих высшего образования, рабочих-исполнителей. С подготовкою же их в России были проблемы. Даже в самом начале XX столетия уча-

СПЕЦИАЛИСТАМ И КАДРОВЫМ РАБОЧИМ Немешаев

(28 ОКТЯБРЯ 1905 Г. – 28 АПРЕЛЯ 1906 Г.)

шихся на тысячу жителей в России насчитывалось всего 21 человек (в США – 230, Швейцарии – 167, Германии – 158, Англии – 155, Франции – 146, Италии – 89, Болгарии – 52 (Научное слово. 1903, стр. 127). По переписи населения 1897 года на 1 тыс. человек населения России (в европейской части страны, на Северном Кавказе и Западной Сибири) было всего 223 человека грамотных.

Рабочих в России было в избытке, но... от сохи. Вчерашнего же, даже самого усердного безграмотного крестьянина к станку не поставишь, в паровоз не посадишь. Нужна хоть какая-то начальная подготовка. Начальное народное образование и есть тот фундамент, на котором развивается научно-технический прогресс, создается культура общества. Как обеспечить этот фундамент? Опять приглашать специалистов из-за рубежа? Это уже проходили. Дорого и для державы обидно. Тем более и своих талантливых людей в стране хватало.

Потому-то на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде Д. И. Менделеев пророчески твердо и уверенно говорил: «Настанет время, когда Ползуновы, Петровы, Шиллинги, Ладыгины. Яблочкивы... станут во главе всемирного промышленного успеха, когда русский гений реально станет не на уровне, а впереди своего века».

Создание собственных высококвалифицированных кадров из своего народа – единственно правильный путь научно-технического прогресса. Тем более что и примеров тому, и российских приоритетов в развитии новой техники имелось более чем достаточно. Первый телеграф в 1835 г. впервые соединил два здания (Зимний дворец и министерства на Малой Морской в Петербурге) в России. Изобретатель его Павел Львович Шиллинг в

1832 г. демонстрировал свое детище желающим, а в 1837 г. получил лицензию на связь императорского дворца в Петергофе с Кронштадтом.

В 1839 г. в тогдашнем Главном управлении путей сообщения и публичных зданий уже появилось структурное подразделение по телеграфизации дорог, а через 30 лет министр путей сообщения уже просит передать телеграф почтовому департаменту, поскольку из-за перегруженности телеграфными сообщениями других ведомств и частных лиц дорогами заниматься стало некогда.

Россия всегда была богата талантами, и не только среди привилегированных словий. Вспомним того же Федора Блинова (1827–1899) – простого крепостного крестьянина, бурлака, затем кочегара и машиниста парового буксира. Именно он получил впервые в мире в российском департаменте торговли и мануфактур «При- вилегию N-2245 на устройство особого парового вагона с бесконечными рельсами», то есть первый гусеничный трактор. В 1888 г. Блинов уже демонстрировал свое изобретение на Всероссийской Нижегородской выставке. Кстати, П.Н. Яблочкин, о котором помянул Д. И. Менделеев, тоже был из путевого ведомства: служил начальником телеграфной службы Московско-Курской железной дороги. В 1872 г. уйдя с казенной службы, за свой счет организовал электромастерскую, в которой сделал светильники, освещавшие путь царскому экспрессу, направлявшемуся в Крым. К сожалению, это был один из последних его солидных заказов.

В Министерстве путей сообщения обо всем этом знали и всячески поощряли стремление руководителей дорог к созданию квалифицированных рабочих. «Мы должны найти в своем народе талантливых людей и помочь им выйти в люди. Нам

нужно много квалифицированных рабочих. Создать прослойку техников, умелых помощников инженеров – не только наш профессиональный долг, но и социальная задача», – говорил К.С. Немешаев

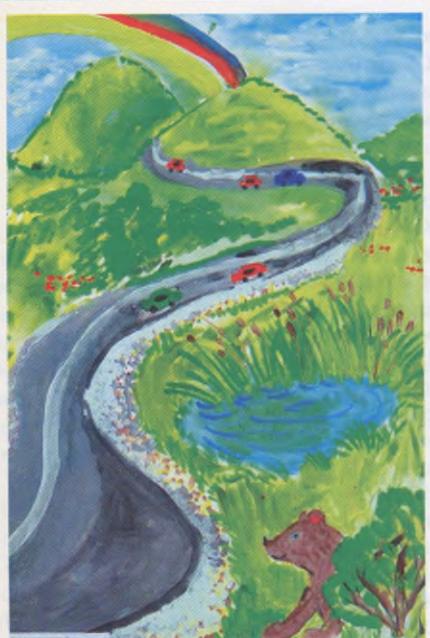
К выполнению этой задачи весьма активно приступили на Южной дороге, которой Клавдий Семенович Немешаев руководил с 1896-го по 1905 год. Ко времени его прихода на Южную дорогу в 8 железнодорожных школах училось 1904 ученика. Ко времени его ухода в 30 школах – 6231 учащийся. На Южной железной дороге при Немешаеве создаются специальные двухклассные школы для подготовки квалифицированных рабочих.

Конец XIX – начало XX столетия было неспокойным временем. Цивилизация несла не только материальное благополучие. Наряду с богатством росла и бедность, неустроенность. Клавдий Семенович не отстранялся от этих проблем, не игнорировал их. При нем вопросы социальные ставятся на один уровень с производственными. При правлении дороги создаются общества призрения для детей, оставшихся сиротами, различные благотворительные учреждения. Если бы его начинания были поддержаны всеми, то, может быть, в российских губерниях меньше бы возникало народных волнений.

В 1905-м революционном году министром путей сообщения был назначен Клавдий Семенович Немешаев. По уровню своих знаний и опыта работы он был под стать своему предшественнику – М.И. Хилкову.

Клавдий Семенович родился в 1849 г. и по окончании Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения служил на железнодорожных станциях Тамбова и Саратова, на Рязанско-Уральской и Сызранско-Аяземской железных дорогах. С 1896 г. он начальник самой бойкой Юго-Западной железной дороги. В течение нескольких лет К.С. Немешаев сумел сделать дорогу одной из самых доходных в стране при наиболее низких перевозочных тарифах. При нем организовано беспредельное и безперегруженное сообщение с австрийскими железными дорогами. При К.С. Немешаеве в Одессе построен современный прирельсовый склад для лесных грузов, поступавших в Галицию.

Добрый след в ведомстве путей сообщения оставил после себя К.С. Немешаев за недолгое время своего правления. К одной из самых значительных его заслуг следует отнести заботу о повышении культуры и образования на подведомственных производствах. Все знают, что образование народа являлось наиглавнейшей обязанностью людей государственных по отношению к народу. Этой благородной цели имя К.С. Немешаева продолжает служить и поныне, поскольку для данного воспитания, как писал в свое время Руссо, имеют значение не только сами добрые дела, но и добрая память о людях, их свершивших.

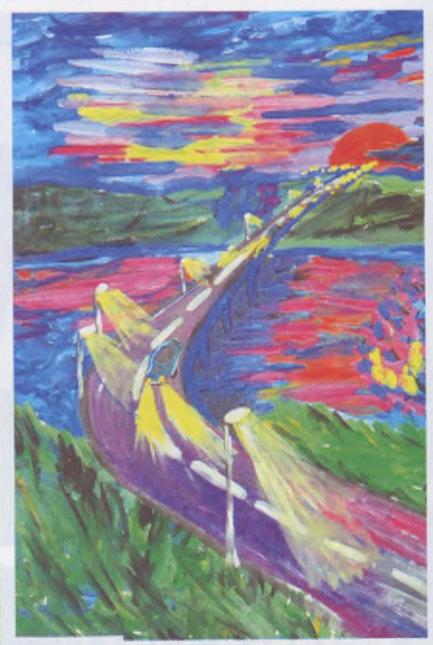


"Мы едем к морю"
Полянская Настя, 11 лет



"Укладчик асфальта"
Долинина Полина, 11 лет

ДОРОГА К СОЛНЦУ



"Амурский мост"
Шумкина Алена, 11 лет



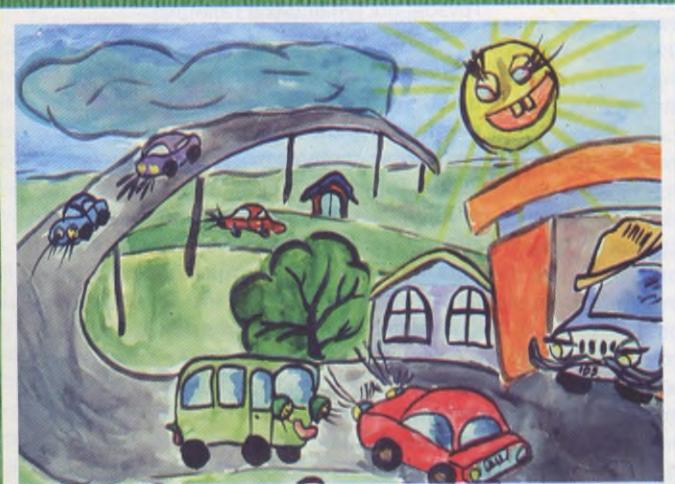
Елена ЦЕХМЕСТЕР,
пресс-секретарь
ФУАД «Дальний Восток»,
организатор
конкурса

В Федеральном управлении автомобильных дорог «Дальний Восток» прошел конкурс рисунков «Дороги глазами детей». Возраст участников, представивших работы, – от 5 до 11 лет. Среди них и дети сотрудников управления, и просто хабаровские школьники. Взрослых поразила фантазия детей как в выборе тем, так и в названиях их работ. Есть здесь «Дорога к солнцу», «Ночная песня шин», «Город, в котором живут машины», «Весенняя дорога»... Особой любовью зрителей пользуется рисунок самой маленькой участницы – 5-летней Ирины Норко «Дорожная королева».

Победителями оказались все: и участники конкурса, получившие заслуженные призы, и зрители, лишний раз улыбнувшись, глядя на яркие, искренние и открытые рисунки детей. Шедевры маленьких художников стали неотъемлемой частью интерьера помещения управления.



"Дорога к солнцу"
Шишватова Надя, 11 лет



"Город, в котором живут машины"
Титова Ира, 8 лет



"Весенняя дорога"
Лысых Лера, 7 лет

РосДор
Банк

СОВРЕМЕННЫЕ МАГИСТРАЛИ -
ОСНОВА РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА В РОССИИ!



ВЫСОЧАЙШИЙ УРОВЕНЬ БАНКОВСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

115093, Москва, ул. Дубининская, д. 86, тел.: (095) 959-6000-6009
факс: (095) 959-60-10, <http://www.rdb.ru>, e-mail: mail@rdb.ru

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**ТРЕТЬЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ОТРАСЛЕВАЯ
ВЫСТАВКА-ФОРУМ
ДОСТИЖЕНИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

В РАМКАХ ПРАЗДНОВАНИЯ
ВСЕРОССИЙСКОГО ДНЯ РАБОТНИКОВ
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

МОСКВА, ВВЦ, 15-17 октября 2003 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Правительства Российской Федерации;

Министерства внутренних дел
Российской Федерации;

Министерства по чрезвычайным ситуациям
Российской Федерации;

Министерства промышленности,
науки и технологий Российской Федерации;

Министерства природных ресурсов

Российской Федерации.

ГП "Информавтодор"

Информационная
поддержка журнала
"Автомобильные дороги"

