

День
работников
дорожного
хозяйства РФ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-МАССОВЫЙ
ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА (РОСАВТОДОР) МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА РОССИИ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ
ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РФ И СТРАН СНГ

Издается с 1927 года

Автомобильные дороги

10/2004



Пять целей Минтранса

с. 3

Магистраль
«Дон»

с. 24

На пути в Парму

с. 53

«Каспий»: пора обновления

с. 69

2004, № 10

**teltomat**


Günter Papenburg AG

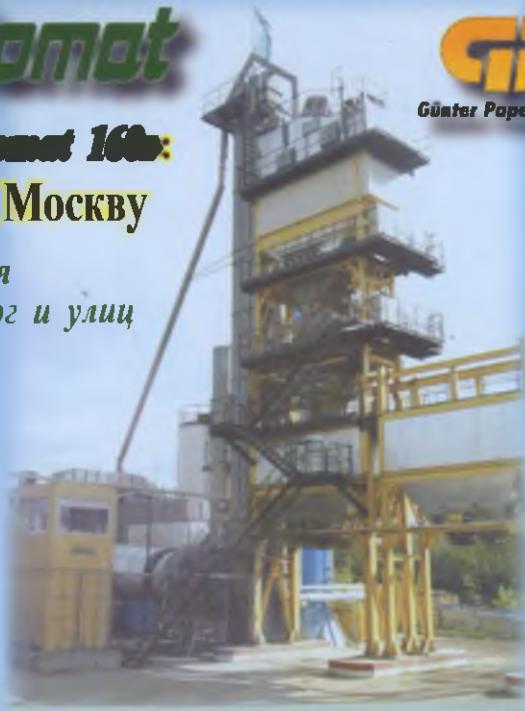
Асфальтосмесительная установка *teltomat 160*: из Мюнхена с «БАУМА-2004» сразу в Москву

*Высококачественный асфальт уже используется
для строительства и ремонта московских дорог и улиц*

- поставка новой техники и техника б/у
- реконструкция и модернизация
- эксплуатация и ремонт
- поставки запчастей
- обслуживание

*Помните, время закупки запчастей для сезонного
ремонта уже пришло*

Обращайтесь в Московское бюро *teltomat* и к дилерам *teltomat*



GP Gunter Papenburg AG
BT teltomat-Asphaltmischeranlagen

Ruhlsdorfer Str., 100 D-14513 Teltow
Tel.: ++49 3326 456 172
Fax: ++49 3328 456 175
E-mail: eckhard.stecker@t.tl.gp-papenburg.de
http://www.gp-papenburg.de/teltomat

GP Gunter Papenburg AG
BT HBM-NOBAS Nordhausen

Rothenburgstr. 20 D-99734 Nordhausen
Tel.: ++49 3631 695 185
Fax: ++49 3631 695 152
E-mail: steffen.fuchsa@ndh.gp-papenburg.de
http://www.hbm-nobas.de

Дилер в России HBM / NOBAS

ООО «КМ-Руссланд»
Тел.: (095) 450 3533
Факс: (095) 450 3547

Дилеры в России *teltomat*

ООО «Теком»
Тел.: (812) 141 2065
Факс: (812) 141 2865
ООО «Тельтомат Плюс»
Тел.: (095) 730 2695

Московское бюро *teltomat* 119313, Москва, Ленинский пр., 95а Тел.: (095) 936 4137 Факс: (095) 936 4172 E-mail: teltomat@mail.ru

**ЛЮБЫЕ ЗАДАЧИ.
РЕАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ**



TEREX 

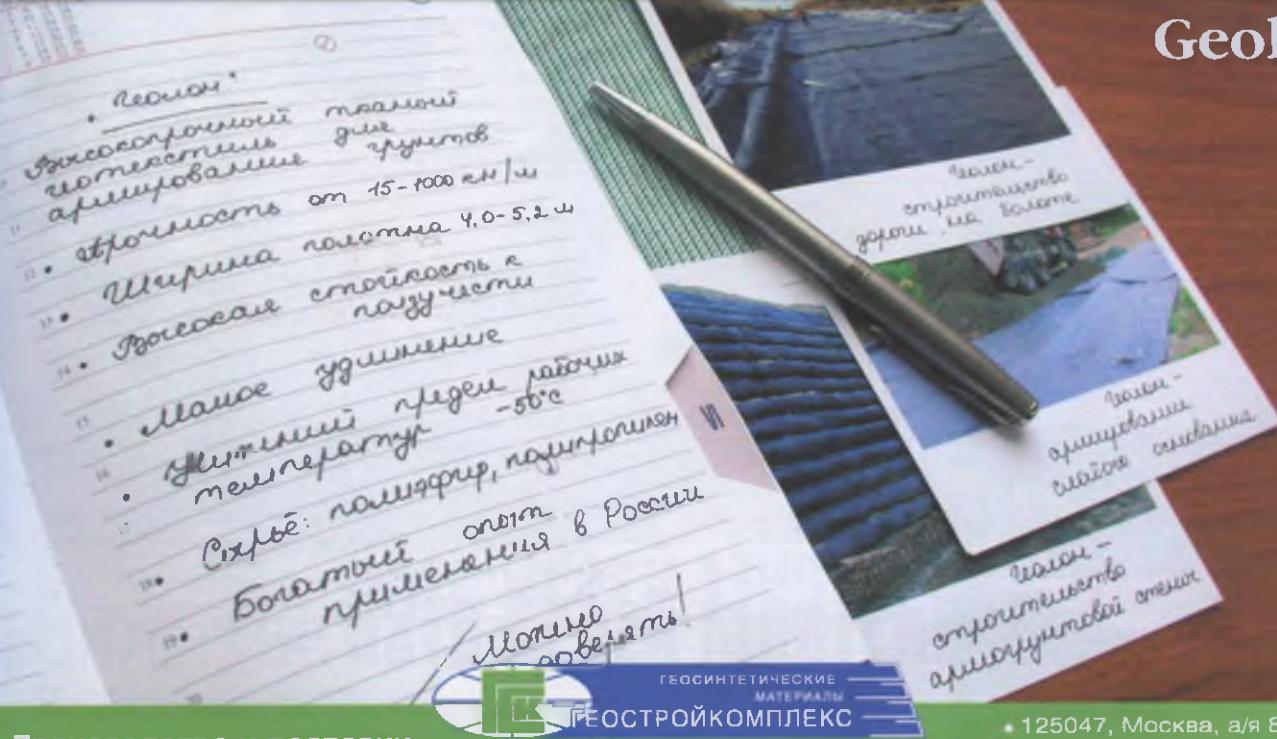
129337, Москва Ярославское шоссе, 26
Тел.: 105-0542 (многоканальный) Факс: 183-7056
E-mail: inf@bobcat.ru / www.bobcat.ru



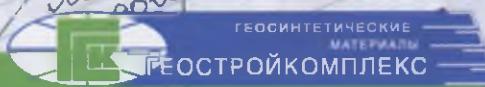
Bobcat

Технологии для тех, кто строит раз и навсегда!

Geolon®



Производство и поставки
геосинтетических материалов.
Инженерное сопровождение.



- 125047, Москва, а/я 89
- тел./факс: (095) 251-4622, 251-5361, 746-0013
- www.geosynthetics.ru

РЕВОЛЮЦИЯ



Venieri

СОЧЛЕНЕННЫЕ
ЭКСКАВАТОРЫ-ПОГРУЗЧИКИ

СОЧЛЕНЕННЫЕ
КОВШОВЫЕ ПОГРУЗЧИКИ

С ФРОНТАЛЬНЫМ НАВЕСНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ



ИталТехИмпорт

www.venieri.ru

БОЛОГОДСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
научная
им. И.В.

Центральный офис:
198260, Санкт-Петербург,
ул. Солдата Корзуна, д.1, к. 1
тел.: (812) 155-66-91
(812) 155-27-62
факс: (812) 155-76-10

Представительство в Москве:
129366, Россия, Москва,
пр. Мира, 150, офис 0502
тел.: (095) 234-12-50
(095) 234-14-35
факс: (095) 234-12-49

В НОМЕРЕ:



ПОДПИСКА-2005

Каталог Роспечать:

70004 – для предприятий

88759 – для индивидуальных подписчиков

Каталог «Российские и зарубежные газеты и журналы»:

84662

В редакции подписка льготная:

тел./факс: (095) 951-2957, 951-3018

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

С МЕСТА СОБЫТИЯ

Коллегия: пять целей Минтранса	3
Дорожные приоритеты	4
С праздником, дорожники!	5
Одной бедой меньше	6
Мотор Шоу-2004	7
Новый мост через Иртыш	8
Сделано в России	10

ДЕЛА ПОДРЯДНЫЕ

По европейским стандартам	12
Особый почерк	14

ГОРДОСТЬ ОТРАСЛИ

«Не время крылья опускать»	15
----------------------------------	----

ДАТЫ

Мы строим дороги в будущее	16
Главный конструктор	20
Спасибо за труд!	22

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

РЕГИОНЫ

Сделать предстоит немало	24
--------------------------------	----

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

МАГИСТРАЛЬ «ДОН»	25
------------------------	----

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

ДОРОГИ КОМИ-ПЕРМЯЦКОГО ОКРУГА	53
-------------------------------------	----

ДЕЛОВОЕ ДОСЬЕ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

УПРДОР «КАСПИЙ»	69
-----------------------	----

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Автор первого российского гимна – дорожник	90
--	----

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Из Европы в Индию и Китай	92
---------------------------------	----

На обложке: Федеральная дорога «Кола»



КОЛЛЕГИЯ: ПЯТЬ ЦЕЛЕЙ МИНТРАНСА

28 сентября в Министерстве транспорта Российской Федерации состоялось расширенное заседание коллегии. С докладом «Об основных направлениях работы и перспективах развития транспортного комплекса, определенных в Послании Президента Российской Федерации В.В. ПУТИНА Федеральному собранию Российской Федерации» выступил министр транспорта РФ Игорь ЛЕВИТИН. В работе коллегии принял участие и выступил Председатель Правительства России Михаил ФРАДКОВ.

С утра у здания Минтранса на Рождественке принятые повышенные меры безопасности: ждут приезда на коллегию Председателя Правительства России Михаила Фрадкова. Не каждую министерскую коллегию удостаивает вниманием премьер-министр. Но эту, первую после реорганизации министерства, глава правительства пропустить не мог. Ведь именно здесь можно почувствовать истинное состояние дел в транспортной отрасли, настроение ее командиров, их готовность к работе в новых условиях.

Настроем транспортников премьер остался доволен, положением дел – не совсем. Это и понятно: коллегии проводят не для радужных самоотчетов и победных рапортов. У каждого выступающего обязательно припасены к этому случаю несколько критических замечаний в адрес смежников и правительства и решительных конструктивных предложений. Губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, к примеру, еще раз посетовав о кончине дорожных фондов, сказала, что без дополнительной финансовой подпитки со стороны правительства, может быть сорвана сдача Вос-

точного полукольца КАД и в целом наиважнейшее президентское задание.

Михаил Фрадков пробыл на коллегии два часа. Сделал замечания министерствам и ведомствам, в очередной раз проигнорировавшим приглашение на заседание, поддержал ряд деловых предложений, пожелал участникам плодотворной работы и уехал, пообещав вернуться к некоторым поднятым транспортным проблемам на ближайших заседаниях правительства. Судя по выступлениям (в начале и перед отъездом) он остался доволен «транспортной составляющей» реформированного министерства и его новой программой из пяти основных целей.

Но прежде чем рассказать о них – кратко о некоторых итогах и общей концепции развития. Положительная динамика основных макроэкономических показателей в Российской Федерации в первом полугодии 2004 года, по мнению экспертов, обусловила увеличение потребностей в услугах транспорта, который работает устойчиво и в целом удовлетворяет потребности населения и хозяйствующих субъектов в соответствующих услугах.

Отсюда – основная миссия государства в сфере транспорта – содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам. На ее реализацию и направлена транспортная стратегия, доработанная с учетом административной реформы и нынешних тенденций развития экономики и общества.

В транспортной стратегии отныне сформулировано пять стратегических целей министерства. **ПЕРВАЯ** – развитие современной, развитой и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потоков пассажиров, транспортировки, снижение транспортных издержек в экономике. Выполнение этой цели позволит, в частности, увеличить протяженность федеральных автомобильных дорог. На осуществление этой цели требуется за период с 2005 по 2007 год направить из Федерального бюджета около 129 млрд руб.

ВТОРОЯ ЦЕЛЬ – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения. На ее реализацию необходимо направить до 2007 года около 125 млрд руб.

Уважаемые работники дорожной отрасли! Сердечно поздравляю Вас с профессиональным праздником российских дорожников! День работников дорожного хозяйства, учрежденный в соответствии с указом Президента России в марте 2000 года, – знак глубокого уважения государства многотысячному отряду строителей и хранителей российских дорог, ветеранам отрасли, всем работникам дорожных структур, которые повседневным, творческим трудом развивают и совершенствуют опорную сеть российских дорог, обеспечивая территориальную целостность Российской Федерации, неуклонное социально-экономическое развитие нашего государства и деловую активность в регионах.

Дальнейшее развитие дорожного хозяйства – одно из приоритетных направлений Транспортной стратегии Российской Федерации, основные цели и задачи которой были уточнены на состоявшейся 28 сентября расширенной коллегии Минтранса РФ с участием Председателя Правительства России Михаила Фрадкова. Возрождение престижа и моши нашего государства, отмечалось на коллегии, невозможно без современной дорожной инфраструктуры, в создание которой вы вкладываете свою душу, труд и талант. От всей души желаю Вам крепкого здоровья, личного счастья и новых успехов на благо дорожного дела России!

Игорь ЛЕВИТИН,
министр транспорта РФ

ТРЕТЬЯ ЦЕЛЬ – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны. В результате увеличится протяженность федеральных автомобильных и железных дорог, входящих в систему международных транспортных коридоров, возрастет пропускная способность морских портов, объем грузопереработки, международный транзит грузов... На реализацию этой цели планируется направить в 2005 – 2007 годах 244 млрд руб.

ЧЕТВЕРТАЯ ЦЕЛЬ – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. В этой связи ставится задача до ноября текущего года разработать проект Концепции транспортной безопасности и соответствующие предложения в реализуемые и проектируемые федеральные целевые программы. До конца 2004 года необходимо завершить работу над рядом проектов федеральных законов. На эти мероприятия, в период до 2007 года предусмотрено около 306 млн руб. (на развитие профессионального образования в сфере транспортного комплекса 24 млрд руб.).

ПЯТАЯ ЦЕЛЬ – улучшение инвестиционного климата и развития рыночных отношений в транспортном комплексе. Ее достижение означает наличие надлежащим образом подготовленных проектов и механизмов перераспределения финансового капитала в транспортный сектор, законодательной базы частно-государственного партнерства, в том числе по концессионной схеме по принципу «построил-использовал-передал», определенность и устойчивость планов государства по развитию объектов транспорта.

Подробный рассказ об этих целях и приоритетах дорожной отрасли – впереди. Здесь лишь заметим, что для достижения поставленных целей, как отмечалось на коллегии, требуется провести комплекс мер в сфере отраслевого управления, федеральной собственности, правовой базы и по другим направлениям.

Владимир
СТАРОСТИН



Продолжение рассказа о коллекции читайте в ближайших номерах журнала «Автомобильные дороги».



ДОРОЖНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

15 сентября состоялось совместное совещание Минтранса РФ и Федерального дорожного агентства по итогам деятельности Росавтодора за 8 месяцев 2004 года и подготовке дорог к зимней эксплуатации.

На совещании присутствовал министр транспорта России Игорь ЛЕВИТИН.

С основным докладом выступил врио руководителя Федерального дорожного агентства Виктор БУКРЕЕВ.

Вел совещание заместитель министра транспорта Александр МИШАРИН.

Важнейшим направлением деятельности ФДА на сегодняшний день, сказал в своем выступлении Виктор БУКРЕЕВ, является осуществление реформ в дорожном хозяйстве, выполнение программы 2004 года, а также работа над бюджетом и планами работ 2005 года. В текущем году особое внимание уделяется вопросам проведения работ по содержанию и ремонту дорог общего пользования и сооружений на них, перестройке и замене аварийных мостов, поддержанию мостовых сооружений в технически исправном состоянии, концентрации средств капитальных вложений на пусковых и важнейших для экономики страны стройках, в том числе за счет средств займов ЕБРР.

Учитывая бюджетные ограничения на 2004 год, распределение средств по направлениям проводилось на основе соблюдения ряда приоритетов. Первый – работы по содержанию и ремонту сети федеральных дорог и искусственных сооружений на них, инженерное обеспечение безопасности дорожного движения и их сохран-

ности. Второй – продолжение финансирования строительства и реконструкции федеральных объектов с высокой степенью готовности. Третий – государственная поддержка дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации (предоставление субвенций и субсидий). И четвертый приоритет – решение вопросов совершенствования системы управления дорожным хозяйством. Программой строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования, по словам докладчика, по всем источникам финансирования предусматривается ввод 946,5 км автомобильных дорог и 16,4 тыс. пог. м. мостов и путепроводов. Выполнение программы дорожного строительства по всем источникам финансирования за 8 месяцев текущего года составило 24,5 млрд рублей или 60,6% от утвержденного годового задания.

Утверждена программа внеклассных мостов. Основными признаны: мостовой переход через Волгу в Волгограде, через Ангару в Иркутске, через реку Волга в Ульяновске, через Кольский залив и

мостовой переход через Каму в Пермской области.

Программой работ по ремонту федеральных автомобильных дорог предусмотрено выполнение работ на 4130 км автодорог и 209 мостах и путепроводах. Капитальный ремонт дорог намечено выполнить на сумму 12 млрд рублей с вводом в эксплуатацию – 1160 км.

Одной из задач Росавтодора, сказал Виктор Букреев, является оптимизация и сокращение количества государственных унитарных предприятий. А одной из важнейших проблем, требующих решения для развития дорожной сети – проблема выкупа и использования земель под автомобильными дорогами.

Подводя итоги совещания, заместитель министра транспорта РФ Александр МИШАРИН особо подчеркнул, что к сегодняшнему дню все организационные вопросы в министерстве и Росавтодоре практически полностью решены, времени на раскачку нет, как нет и причин невыполнения заданий по строительству и ремонту дорог, а также подготовки к работе в зимних условиях.

Наш корр.

С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОЖНИКИ!

Дорогие друзья!

Дорогие ветераны дорожной отрасли!

Поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства РФ!

Дорожник – это слово стало символом принадлежности к одной из самых важных и востребованных профессий, к отрасли, без которой немыслимо развитие и процветание нашей великой Родины.

Благодаря вашему самоотверженному труду постоянно развиваются и приумножаются трудовые достижения предыдущих поколений дорожников – возводятся трассы и мостовые сооружения нового уровня, отвечающие всем требованиям и безопасности, и комфорта.

Вам, строителям и эксплуатационникам, проектировщикам и научным работникам, мы говорим искренние слова благодарности за то, что преодолевая экономические проблемы, не считаясь с капризами погоды, вы с большой самоотдачей трудитесь на благо развития дорожного хозяйства.

Желаю вам и вашим близким счастья, здоровья, благополучия и дальнейших успехов!

С уважением, глава администрации Воронежской области
Владимир КУЛАКОВ.

Автомобильные дороги – неотъемлемая и необходимая часть любого цивилизованного государства. Дороги соединяют в единое социальное целое отдельные регионы и народы. Экономическое mightство России будет возрастать только с улучшением дорожной сети, с обеспечением своевременного и безопасного перемещения грузов к потребителям в любой точке страны. Сейчас только старожилы еще помнят и непролазную грязь в распутицу, и грунтовые дороги, на месте которых сегодня построены и надежно служат людям современные автомагистрали.

За период 2002–2004 гг. для развития транспортной инфраструктуры Воронежской области были выделены средства из федерального и областного бюджета на сумму 4 870 304 рубля. За это время было построено 120 км автомобильных дорог, 2219 погонных метров мостов, отремонтировано 1500 км дорог и 2927 погонных метров мостов.

Администрацией Воронежской области при участии главного управления автомобильных дорог и ФУАД «Черноземье» разработана и утверждена программа развития сети автомобильных дорог общего пользования на период 2001–2005 гг. и до 2010 года, где предусмотрены перспективы развития автодорожной сети региона.

Программой развития автомобильных дорог Воронежской области предусматривается строительство и реконструкция федеральных дорог и мостовых сооружений об-

щей протяженностью 355 км. Их примерная стоимость 6 млрд рублей. Работы планируется выполнить на 124 километрах магистрали «Дон», на южном обходе Воронежа (58 км), на западном обходе Воронежа (28 км) и на многих других объектах.

На областных дорогах предусматривается строительство и реконструкция на протяжении 438 км. Его примерная стоимость 10 млрд рублей. Наиболее объемные работы запланированы на территориальных трассах: магистраль «Дон» – Бобров – Таловая – Новохопёрск (32 км), Белгород – Павловск (39 км), магистраль «Дон» – Бутурлиновка – Воробьевка – Калач (25 км).

Важнейшим крупным проектом стало строительство автомобильных дорог Воронеж – Нововоронеж, Воронеж – Луганск на участке от села Каменно-Верховка до села Борщево с мостовым переходом через реку Дон.

Данная автодорога рассматривается в качестве эвакуационных путей из 30-километровой зоны Нововоронежской АЭС, а также как наиболее короткий, экономически выгодный маршрут, соединяющий Нововоронеж с областным центром и обеспечивающий выход транспорта из Нововоронежа и прилегающих к нему территорий на территориальную и федеральную сеть автодорог.

Завершение строительства автомобильных дорог Воронеж – Нововоронеж, Воронеж – Луганск позволит рационализировать движение транспортного потока интенсивностью 5310 автомобилей в сутки по транс-

портным связям Украины, Белгородской области и правобережья Воронежской области с Тамбовской областью и Поволжьем.

В целях обеспечения круглогодично пропуска транспорта в восточные районы Воронежской области и Волгоградскую область, а также в целях разгрузки федеральной дороги М-4 «Дон» администрацией области и главным управлением автомобильных дорог ведется проработка транспортного коридора по восточным районам области с выходом на федеральные автомобильные дороги Москва – Волгоград и Курск – Борисоглебск со строительством высоководного моста через реку Дон у села Галиевка в Богучарском районе. В 2004 году подготовлено технико-экономическое обоснование на данный объект, а в 2005 году планируется разработать инженерный проект.

Среди основных целевых задач программы – повышение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети дорог, увеличение протяженности автодорог общего пользования с твердым покрытием в 1,5 раза, обеспечение постоянной связи по дорогам с твердым покрытием со всеми населенными пунктами области.

Нет сомнений, что наша программа послужит дальнейшему развитию экономики Черноземья и России в целом.



О воронежских дорожниках читайте на страницах 24–51.





ОДНОЙ БЕДОЙ МЕНЬШЕ

1 сентября, в День знаний, министр транспорта Российской Федерации Игорь ЛЕВИТИН принял участие в церемонии торжественного посвящения в студенты МАДИ(ГТУ).

Вместе с министром студентов напутствовали и.о. руководителя Федерального дорожного агентства Минтранса РФ Виктор Букреев, начальник управления автотранспортного, городского, электротранспортного и автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса РФ Анатолий Воронин, представители Министерства образования и науки РФ, правительства Москвы.

Участники торжества почтили минутой молчания память преподавателей и студентов вуза, погибших в годы войны. У главного входа к памятнику погибшим были возложены цветы.



Из стен этого прославленного учебного заведения вышло немало знатных дорожников. Они своим примером, советом помогали и помогают влияться в трудовые коллективы молодым специалистам.

Как известно, хлеб дорожников ох, как не спадок, но именно они в любых погодных (да и экономических) условиях делают все, чтобы Россия избавилась хотя бы от одной беды.

Игорь Левитин поздравил студентов с началом учебного года и пожелал им успехов в учебе. В рамках церемонии состоялся подъем флага учебного года, был зажжен символический огонь знаний и прозвучал гимн МАДИ.

После торжества министр транспорта ознакомился с университетом, кафедрой изысканий и проектирования дорог и побеседовал с ректором вуза **Вячеславом Приходько**.

Наш корр.

Фото Алексея ШАДРИНА

ВНИМАНИЕ – ДЕТИ!

В этот же день во все российские школы вместе с учениками пришли сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Повышенное внимание инспекторов к школам и детям объяснимо.

Сводки о детском дорожно-транспортном травматизме тревожат из года в год: каждое восьмое ДТП в России происходит с молодыми гражданами страны. В них получают ранения и увечья тысячи детей и подростков, сотни из них гибнут. Каждый день на дорогах гибнет трое ребят и больше семидесяти получают ранения.

На снимке: инспектор 6-го отдела дорожно-патрульной службы ГИБДД Москвы старший лейтенант милиции Сергей Прудников провожает учениц 330-й московской школы на урок по правилам дорожного движения.

Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА



МОТОР ШОУ-2004

В Москве, в выставочном комплексе «Экспоцентр»

на Красной Пресне прошла Международная

выставка

«МОТОР ШОУ-2004».

Эта выставка – восьмая по счету. Организаторы

и участники отмечают важную для российского автопрома тенденцию: год от года отечественная часть

экспозиции становится шире и привлекательнее.



Производство автомобилей в России только за первое полугодие 2004 года выросло на 15%. Уже сейчас наш автопром обеспечивает потребности внутреннего рынка грузовых автомобилей и автобусов на 80%. То есть перспективы роста очевидны.

Впервые на выставке показаны модели так называемых социальных автомобилей. Микроавтобус «Соболь», помимо ручного управления, оснащен для удобства владельцев и пассажиров боковым подъемником инвалидных колясок и специальным поворотным краном. Сиденья водителя и переднего пассажира также способны поворачиваться, чтобы пассажирам этой особо нуждающейся в заботе категории было удобно.

Демонстрировалась на «Мотор Шоу-2004» и техника для бездорожья. На шасси автомобиля «Урал-55571-44» смонтирован коммунально-дорожный комплекс «Тройка», собранный по специальной заявке автодорожной отрасли.

Компания «Русские автобусы» из четырех машин, представила две низкопольные модели. Это удобно пожилым пассажирам и людям с ограниченными возможностями передвижения. А модель Курганского автобусного завода «Аврора» предназначена для сельской глубинки и пригородных сообщений. Салон увеличен на 8 дополнительных посадочных мест, емкость багажных отделений составляет 5 кубических метров.

Январь 2005 года – время перехода на экологический стандарт безопасности транспортных средств «Евро-2». Все новые разработки российского автопрома отвечают этим международным требованиям.

...В кулуарах выставки активно обсуждались конъюнктурные для отрасли направления. Специалисты едини в одном – перспективы у автопрома России есть.

Сергей ДВИГАНЦЕВ,
наш корр.
Фото Александра
АЛЕКСАНДРОВА



Николай
ПОЛИКАРПОВ
(ОАО «Трансмост»)

**11 сентября в
столице Ханты-
Мансийского
автономного
округа состоялось
торжественное
открытие движения
по мосту через
Иртыш.**

**Это событие имеет
большое значение
не только для
жителей Ханты-
Мансийска
и округа, но
и для всего
западносибирского
региона. Мост
является ключевым
звеном строящейся
в настоящее время
автомобильной
магистрали, которая
соединит Сибирь
с европейской
территорией России.**

ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Автомобильная дорога Ханты-Мансийск – Нягань, на которой находится мостовой переход через реку Иртыш, является частью автодорожного широтного коридора Пермь – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск общей протяженностью 2151 км. Новая дорога, проходя по территории Томской области, Ханты-Мансийского автономного округа, Свердловской и Пермской областей формирует широтную магистраль, которая в районе Перми обеспечивает выход в транспортную автодорожную сеть европейской части страны и в Северный транспортный коридор, а в районе Томска – выход на Транссибирскую автомобильную магистраль.

В границах Ханты-Мансийского автономного округа протяженность дороги составляет 1010 км, из которых 811 км уже построено, а 199 км находится в стадии строительства. Мостовой переход расположен в черте города Ханты-Мансийска – столицы автономного округа – и на-

ходится на расстоянии 17,5 км от впадения Иртыша в Обь. В створе мостового перехода ширина Иртыша достигает 1100 м. Река в этом месте характеризуется большой интенсивностью движения транзитного и местного водного транспорта, а также большим перепадом паводкового и межененного уровней.

Эти обстоятельства повлекли за собой повышенные требования к судоходным русловым пролетам и привлекли особое внимание к архитектуре сооружения. Поэтому участникам конкурса на разработку проекта и рабочей документации на строительство мостового перехода было предложено представить на рассмотрение комиссии основные решения мостового сооружения, максимально учитывающие технико-экономические и эстетические аспекты.

Условия тендера потребовали от его участников в кратчайшие сроки провести эскизную проработку вариантов, отличающихся как по величине русловых пролетов, так и по конструктивным схемам. Помимо принципиальной схемы сооружения на этом этапе были

выполнены объемные компьютерные модели вариантов мостового перехода с наложением на окружающий ландшафт, а также пространственная анимация. Эти материалы позволили максимально раскрыть особенности предлагаемых к строительству вариантов.

ЛАНДШАФТНЫЙ ВАРИАНТ

Конкурсная комиссия, рассмотревшая предложенные претендентами варианты в сентябре 2001 года, отдала предпочтение проектировщикам ОАО «Трансмост» (Санкт-Петербург), представившим вариант мостового перехода, в котором предлагалось перекрыть основное русло реки Иртыш пролетным строением комбинированной системы «арка-ферма».

На начальном этапе разработки проекта мостового перехода генеральным проектировщиком была проведена значительная работа по определению основной концепции сооружения. Большое внимание разработчики проекта уделили облику моста, как архитектурным решениям в целом, так и конструкциям отдельных узлов в частности. Работа началась с

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОБЪЕКТА

Масса металлоконструкций левобережного пролетного строения	т	1285
Масса металлоконструкций правобережного пролетного строения	т	2510
Масса металлоконструкций рулевого пролетного строения	т	7470
Расстояние между осьми фирм	м	16,9
Высота арки от оси проезжей части	м	29,8
Высота подмостовых габаритов	м	15,0
Объем железобетона	м ³	18 800



НАД ИРТЫШОМ

ручных набросков и эскизов с последующим созданием на их основе пространственной компьютерной модели. Для более достоверного представления о сооружении и его сочетании с окружающим ландшафтом были выполнены макеты, видовые электронные чертежи и видеоролики проезда по мостовому переходу.

Параллельно с компьютерным моделированием производились эскизные конструктивные расчеты по определению линейных параметров и узлов сооружения, что позволило создать надежную основу для рабочего проектирования в крайнем сжатые сроки.

Определяющим облик моста является пролетное строение русловой части – стальное неразрезное комбинированной системы, не имеющее в настое время аналогов, по крайней мере, на территории России. Центральный пролет представляет собой сквозную арочную ферму с гибкой затяжкой, смежные с центральным пролетами – сквозные фермы с ездой понизу, крайние пролеты – сплошнотенчатые балки. Затяжка арки состоит из четырех продольных балок, объединен-

ных ортотропной плитой проезда, и является проездной частью арки и ферм, а также основным несущим элементом в крайних пролетах.

Элементы главных ферм и арок – коробчатые замкнутого сечения герметичные. Площадки арок и ферм объединены между собой связями полураскосной системы. Сечение элементов продольных и поперечных связей Н-образное. Монтажные стыки ферм и арки – фрикционные на высокопрочных болтах. Монтажные стыки проездной части комбинированные – на высокопрочных болтах и сварке.

НА ПЛАВУ

Тендер на изготовление металлоконструкций пролетных строений моста выиграл ЗАО «Курганстальмост», впоследствии успешно справившееся со сложными задачами. Отдельные разделы проекта были выполнены следующими организациями: Сибгипротранс (Новосибирск), Уралгипрордний (Екатеринбург), Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург, НИПИ ТРТИ (Санкт-Петербург), Землеустроительное предприятие

(Ханты-Мансийск), Петербургский государственный университет путей сообщения, НИПИ НЕФТЕГАЗ (Тюмень).

Необходимость сборки и монтажа руслового пролетного строения в кратчайшие сроки, а также стремление к минимальному вмешательству в окружающую природную среду и гидрологический режим реки определили способ установки его в проектное положение – сборка на стапеле с последующей передвижкой по пирсам на плавсистемы и перемещение на плаву к створу моста.

В январе 2002 года подразделения Мостостроя-11 приступили к сооружению свайных оснований опор моста. На сооружение всех опор моста строителям потребовалось менее полутора лет. Параллельно сооружению опор моста выполнялись работы по сборке металлоконструкций левобережного и правобережного пролетных строений, по возведению стапелей для сборки блоков руслового пролетного строения, выкаточных пирсов. Разработанная ОАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» технология сборки значительно облегчила сборочный процесс и позволила собрать на стапеле ароч-

ное пролетное строение массой 3 780 т за 2,5 месяца.

Перевозку средней, арочной части пролетного строения на плаву осуществили в июле 2003 г. Вся работа по выводу пролетного строения с пирсов, транспортировке плавсистемы и установке пролетного строения на место заняла 22 часа. Вслед за этой операцией, в августе-сентябре 2003 г. на освободившемся от арки стапеле были поочередно собраны две фермы, примыкающие с двух сторон к арке. Но в проектное положение в створе моста фермы были установлены лишь в мае 2004 г., на пике паводка. Вся работа по выводу ферм с пирсов, транспортировке плавсистем и установке ферм на место заняла 17 часов для первой фермы и 12 часов для второй.

Остается добавить, что строительство мостового перехода было осуществлено за 2 года и 8 месяцев вместо нормативных 5,5 лет. А достичь такого результата было бы невозможно без тесного взаимодействия между всеми участниками строительства мостового перехода – Дорожно-го департамента округа и его региональной дирекции, генерального подрядчика – Мостостроя-11 и генерального проектировщика – ОАО «Трансмост». Главный архитектор проекта – О.М. Самохин, главный инженер проекта комплекса и железобетонных конструкций – Е.Г. Агафонов, главный инженер проекта стальных пролетных строений – В.В. Мартынов.

г. Санкт-Петербург





**9–12 СЕНТЯБРЯ В МОСКВЕ
ПРОХОДИЛА-ПЕРВАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
AUTO-TRANS-2004.
СРЕДИ ВЕДУЩИХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
И ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ-
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ БЫЛА
ПРЕДСТАВЛЕНА И ПРОДУКЦИЯ
ХОЛДИНГА «РУСПРОМАВТО».**

**Наша справка:**

Николаю Ивановичу САМОДУРОВУ 49 лет. Он окончил Казанский авиационный институт и многие годы трудился на автозаводе РАФ, где прошел путь от простого инженера до директора завода и президента акционерного общества. В годы перестройки работал в Канаде и возглавлял Красноярский шинный комплекс. В настоящее время является директором дивизиона «СТРОЙДОРМАШ» холдинга «РусПромАвто».

— У отечественного автопрома и дорожного машиностроения хорошие перспективы, — говорил на открытии выставки генеральный директор холдинга «РусПромАвто» Александр ЮШКЕВИЧ. Нам есть что показать и предложить потребителям, и мы благодарны организаторам выставки, которая проходит под эгидой Минтранса России, правительства Москвы и Московской области, АСМАП и Российского автотранспортного союза за эту возможность. На выставке мы покажем ряд российских машин, автобусов и дорожной техники, которые по своим характеристикам не уступают зарубежным аналогам. Наша задача — сделать все, чтобы недорогая и надежная отечественная техника быстрее находила своего потребителя. В развитие этой темы — интервью с директором дивизиона «СТРОЙДОРМАШ» холдинга «РусПромАвто» Николаем САМОДУРОВЫМ.

— Николай Иванович, прежде всего представьте читателям журнала холдинг и дивизион «СТРОЙДОРМАШ» и продукцию, которую он предлагает дорожникам.

— Холдинг «РусПромАвто» показывает здесь большую гамму продукции, в том числе для строительства дорог, по которым мы ездим. Наш дивизион представляет три завода: ОАО «Тверской экскаватор», ОАО «Брянский арсенал» и ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины». Аналогов ему по грузоподъемности и маневренности, пожалуй, нет. Также мы представляем новую универсальную коммунальную машину. Это совершенно уникальный продукт для нашей страны. Машина убирает улицы, утилизирует пыль и вывозит ее за пределы города, а не разметает по улицам. В следующем году такие машины появятся на улицах многих городов. По цене им конкурентов нет. Как и погрузчику производства ОАО «Тверской экскаватор».

— Николай Иванович, прежде всего представьте читателям журнала холдинг и дивизион «СТРОЙДОРМАШ» и продукцию, которую он предлагает дорожникам.

— Еще один наш экспонат — бульдозер ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины». Аналогов ему по грузоподъемности и маневренности, пожалуй, нет. Также мы представляем новую универсальную коммунальную машину. Это совершенно уникальный продукт для нашей страны. Машина убирает улицы, утилизирует пыль и вывозит ее за пределы города, а не разметает по улицам. В следующем году такие машины появятся на улицах многих городов. По цене им конкурентов нет. Как и погрузчику производства ОАО «Тверской экскаватор».

— При всем том, дорожники повсеместно не особо торопятся покупать новую технику. Говорят, нет денег...

— К сожалению, дорожная отрасль полностью зависит от бюджетного финансирования, а в последние годы это финансирование сократилось. Наши заводы это уже почувствовали на себе.

Дорожное строительство, на мой взгляд, не должно снижать темпов. Иначе мы будем нести большие расходы из-за поломок техники и перерасхода топлива. Кстати, доля транспортных расходов в себестоимости конечной продукции в России составляет около 20 процентов, тогда как в развитых странах всего около 7 процентов. Такая громадная разница — результат состояния наших дорог и других непроизводительных затрат.

— Чем, на ваш взгляд, могли бы помочь отечественному машиностроению правительство и регионы?

— Эти меры известны. Скажем, введением пошлины на технику импортного производства. Ведь техника, которую мы производим, подчас не хуже зарубежной. И непонятно почему иные руководители отдают предпочтение машинам импортного производства. Если проехать по нашим регионам, пораспрашивать тех, кто работает на машинах ОАО «Брянский арсенал», ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины», можно убедиться, что это абсолютно надежные машины. А те замечания, которые к ним были раньше, в основном устраниены. При том, что эксплуатационные расходы на технику нашего производства ниже, что очень важно для тех, кто считает деньги.

Да, действительно, на грейдерах раньше были нарекания поддвигателям, но сейчас с ярославскими или минскими двигателями нет особых проблем. По желанию мы можем установить зарубежный двигатель. Резко улучшилось и качество экскаваторов, где используются комплектующие зарубежных изготовителей.

Многое, конечно, зависит от заводчан и тех, кто обязан обеспечить обслуживание техники, от развитой дилерской сети. Мы создаем ее на базе существующей сети РусПромАвто. Довольно надежная сеть у Ярославского дизеля и УралАЗа. Мы используем ее, наши машины по двигателю и гидравлике будут обслуживаться через эту сеть. А это более 50 сервисных центров.

— В свое время при дорожной отрасли создавался специальный фонд для поддержки отечественного машиностроения. Отдельной строкой выделялись средства Росдорлизингу. Как действуют эти структуры в нынешних условиях — при дефиците финансирования отрасли?

— Централизованное финансирование — в некотором роде тот же самый лизинг. Государство или частная компания, имея средства, может направить их на приобретение техники и отдать ее на определенных условиях в пользование дорожникам. Пользуйтесь, стройте дороги. Правда, надо, чтобы у дорожников был фронт работ.

Лизинг — общепринятый и нормальный путь для продажи любой техники. Больше того, для дорожной техники — это

лучший путь, и на Западе практически большая часть машин идет по лизингу. Это выгоднее. Например, цена грейдера 1 млн 600 тыс. У дорожного предприятия сразу таких денег может и не быть. Но можно сразу заплатить за технику какую-то часть и работать.

— В дивизионе, которым вы руководите, эта форма работы уже освоена?

— Торговому дому поставлена четкая задача: расширять лизинговую работу. Сейчас на условиях лизинга мы продаем около 10% нашей техники. Года 3–4 назад было ноль. То есть, есть движение. И наш акционер заинтересован в этом. Он считает, что лизинг — один из эффективных инструментов. Ставится задача по организации собственной компании, специальному финансированию перспективных направлений, использованию собственной прибыли. При этом решается главная задача — продвижение нашей техники на рынок, повышение ее конкурентной способности.

— Поговорим немного о конкурентной среде и опасности монополизации рынка дорожной техники.

— Мы за конкурентную среду. За нормальную, открытую конкурентную среду. Что происходит сейчас? Производители, которые работают на одном поле, в одном рыночном секторе, скажем по производству грейдеров или экскаваторов, волей-неволей вынуждены заниматься демпингом, продавать продукцию почти по себестоимости, даже в ущерб себе, только чтобы удержаться на рынке.

Наши преимущества в том, что за нами стоит крупная компания. А значит, мы можем позволить себе думать не только о том, как выжить любой ценой, но и о том, какую технику будут производить предприятия завтра. Именно в России, в странах СНГ. Сейчас мы неплохо работаем с Украиной, Казахстаном, Узбекистаном. У нас есть разовые поставки техники в такие страны как Аргентина, Уругвай, Египет. Эти рынки и надо развивать. А еще рынки Сирии, Индии, некоторых других стран. Развивать — значит не только продавать технику, но и обеспечить в дальнейшем ее обслуживание на самом высоком профессиональном уровне.

— Главное достоинство российской техники все-таки



— ее относительная дешевизна. А что вы ставите во главу угла?

— Во главу угла ставлю вопросы качества. Вот, например, по двигателям. Пока, как я уже говорил, не обязательно ориентировать только на отечественное производство, хотя наши моторы ярославские или минские неплохие. Но тот же тверской экскаватор на многих моделях идет с зарубежным двигателем — таково желание клиентов.

От нас же требуется разработать конструкторскую документацию и технологию установки двигателя. А дальше, пожалуйста, выбирайте: двигатель от западного производителя — цена одна, двигатель ярославский — другая цена. Главное — обеспечить технику сервисом и запасными частями. И на этих условиях с нами с удовольствием сотрудничают западные фирмы. Мировой опыт показывает, что подобная интеграция — дело выгодное.

— Прежде чем поблагодарить вас за интервью, еще один вопрос: что, на ваш взгляд, конкретно нужно сделать для того, чтобы быстрее обновить парк дорожно-строительной техники?

— Честно скажу, нужна стабильность. Частая смена руководства, специалистов, отвечающих за этот сектор в Росавтодоре, других структурах — явно не на пользу делу. Не успеваем наладить отношения с заказчиками — новые люди. Дивизион «СТРОЙДОРМАШ» готов сотрудничать, готов дать дорожникам любую машину на испытание. Берите, поднимайте экономику нашей страны, обеспечивайте людей работой. Мы должны работать вместе для того, чтобы развивать дорожную сеть.

Со своей стороны дивизион «СТРОЙДОРМАШ» проведет покупательские конференции. Последняя конференция, кстати, была 2 года назад и за это время многое изменилось. Мы должны чаще встречаться с потребителями, знать их конкретные замечания и пожелания. Все что необходимо исправить, наладить будет сделано. В этом заинтересованы и машиностроители, и дорожники, и пользователи российских дорог.

Владимир СТАРОСТИН



Сергей ПОДКУЙКО, журналист

ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ



Быстро проехав по пустым утренним улицам Санкт-Петербурга, машина свернула на автомагистраль «Кола» в сторону Петрозаводска. Впереди было важное событие — ввод в эксплуатацию после капитального ремонта двадцатикилометрового участка на федеральной трассе Санкт-Петербург — Мурманск на территории Республики Карелия. Чем ближе была граница с Карелией, тем очевиднее становилось то, что синоптики поторопились с неблагоприятным прогнозом. Проглянуло солнце, и августовский день предстал во всей своей красе.

В РАЙОНЕ ОЛОНЦА

Когда весной нынешнего года специалисты ЗАО «Высококачественные автомобильные дороги» (ВАД) приступили к капитальному ремонту двадцатикилометрового участка автомагистрали Санкт-Петербург — Мурманск в районе Олонца, было немало тех, кто считал, что к концу лета ввести в эксплуатацию новую дорогу вряд ли удастся. На то имелись серьезные основания.

В свое время строителям было необходимо в сжатые сроки построить трассу Ленинград — Петрозаводск — Мурманск. На этом участке автомагистрали «Кола» когда-то проходила местная дорога. Ее, если можно так сказать, слегка модернизировали, и она стала частью федеральной магистрали. Но, как и прежде, оставалась извилистой, опасной для автомобилистов, со значительными ограничениями скорости. К тому же в этом месте очень слабые несущие грунты. Дорога, образно говоря, постоянно тонула в болоте.

За последние тридцать лет специалистами не один раз готовилось технико-экономическое обоснование капитального ремонта трассы. Ведь экономическое и стратегическое значение федеральной автомагистрали «Кола» очевидно. Это основная транспортная связь северных военных и торговых портов страны с Санкт-Петербургом и Центральной Россией. По этой дороге осуществляется завоз товаров народного потребления и народного хозяйства для северян. Те грузы, которые прежде перевозили железнодорожной, водным транспортом, сегодня из-за непомерных транспортных тарифов везут машинами. К тому же автомобиль без дополнительной перегрузки доставит товар, как говорится, от по-

рога до порога. Трудно переоценить значение автомагистрали «Кола» и для Карелии. Один только факт — у республики самая протяженная граница с Евросоюзом. Постоянно возрастает количество международных перевозчиков в регионе.

Однако, несмотря на все возрастающее значение автомагистрали «Кола» для развития экономики региона, привести ее в нормативное состояние не удавалось. Хотя дорогу периодически ремонтировали, но объемы работ, их качество и темпы были очень низкими. Не выручал и ямочный ремонт, который дорожники выполняли и в нынешнем сезоне на площади 85,5 тысячи квадратных километров. Но, по словам начальника управления автомагистрали Санкт-Петербург — Мурманск Владимира Архипова, это впустую потраченные материалы и деньги. Образно говоря, это латание дыр на ветхом кафтане: дорожники ежегодно выполняют огромную работу, а результат получают нулевой, так как, говоря словами Владимира Николаевича, «вся ямочность по весне снова вылезает». Трасса изобиловала множеством крутых поворотов, снижающих безопасность движения, особенно в зимнее время. Один из таких сложных участков оказался в районе населенного пункта Олонец.

С ГАРАНТИЕЙ ДОЛГОВЕЧНОСТИ

Участок включили в программу, так называемых, маршрутных ремонтов. Это когда значительная по протяженности часть дороги комплексно приводится в порядок и автомагистраль начинает соответствовать более высокой технической категории. В данном случае речь шла даже не о марш-

рутном ремонте, а о фактически новом строительстве. Необходимо было выполнить огромный объем строительных работ, чтобы нормативным требованиям дороги третьей технической категории стали отвечать радиусы поворотов, профиль трассы, ширина ее проезжей части... И выполнить все нужно было, как говорят дорожники, «под движением», то есть не останавливая поток транспорта. Отсюда кое у кого и появились сомнения.

— Специалисты ЗАО «ВАД» в очередной раз сумели доказать, — сказал в беседе начальник управления автомагистрали Санкт-Петербург — Мурманск **Владимир Архипов**, — что способны самую сложную работу выполнять по европейским стандартам.

Еще совсем недавно извилистая, с разрушенным асфальтобетонным покрытием дорога благодаря «вадовцам» преобразилась до неузнаваемости. По эстетическому восприятию, по ровности это стала магистраль, которой могут позавидовать автомобилисты любой зарубежной страны. Судите сами, если при оценке ровности асфальтобетонного покрытия по нормативным требованиям допускается девяносто колебаний на один километр, то здесь показатель оказался перекрыт в несколько раз. Всего двенадцать колебаний на километр! К тому же дорожники дали гарантию семь с половиной лет на новый участок. Они уверены в том, что высокое качество работ при строительстве обеспечит долговечность дороги.

Тем не менее члены государственной комиссии тщательно исследовали все параметры двадцатикилометрового участка дороги. Одним из самых заинтересованных при этом был глава администрации города Олонец **Александр Титов**. Для него и жителей Олонца хорошая дорога — это в самом прямом смысле слова жизнь. Город во многом живет за счет туристов и охотников, которые приезжают в этот замечательный карельский город не только из России, но и из многих стран Европы. Дорогу Титов остался доволен. По такой трассе не только отечественные, но и зарубежные гости с удовольствием поедут. Только очень сожалел Александр Михайлович о том, что из-за нехватки денежных средств не удалось на столь прекрасной трассе построить комфортабельные площадки для отдыха водителей.

Теперь о тех, кто своими руками построил новый участок автомагистрали. Возглавлял дорожников прораб ЗАО «ВАД» **Владимир Веселов**. По его словам, «вадовцы» на отдельных участках в основании дороги встречали накаты из бревен, присыпанные сверху песчано-дробильной смесью. Понятно, стране нужна была дорога. Поэтому качество строительства отошло как бы на второй план. Но, возможно, в то время просто не нашлось нужной техники, чтобы построить магистраль на слабых несущих грунтах. Не исключено, что строители понадеялись и на прочность лежневки. Дорога могла выдержать нагрузку 5–6 тонн, а в распутьи 3,5 тонны на ось.

Сегодня же необходимо обеспечить проезд большегрузным автомобилям весом в 60–80 тонн. Чтобы не разбирать старую дорогу, что очень дорого обошлось бы заказчику, строители приняли решение уложить георешетку и заполнить ее щебнем. Применение георешетки способствует равномерному распределению нагрузки.

Убрали «вадовцы» и опасные повороты на участке. Для этого им пришлось разработать пять выемок, вывезти сотни кубометров грунта, сформировать новую насыпь. А сколько ручной работы выполнили дорожники, чтобы пользователям дороги было комфортно ехать по трассе, а глаз радовала ухоженная полоса отвода. Руками рабочих установлены бордюрные камни, пеший ограждения, лотки водосбросов, приведены в идеальное состояние обочины, бровка.

Владимир Веселов считает, что без капитального ремонта этот участок простоят не менее десяти лет. Это больше официальной гарантии. Но Веселов отвечает за свои слова. Потому что он — профессионал. Уверены в долговечности новой дороги и проверяющие. Председатель государственной комиссии, главный инженер управления автомагистрали Москва — Архангельск Игорь Астахов сказал:

— Третий год мне приходится принимать у ЗАО «ВАД» участки федеральных дорог после капитального ремонта и всякий раз проверяющие отмечают высокое качество выполненных работ.

ДВА ПОДАРКА

Остался доволен работой дорожников и глава администрации города Олонец Александр Титов. Подписав необходимые документы, он вручил генеральному директору ЗАО «ВАД» **Валерию Абрамову** и начальнику карельского участка фирмы **Андрею Антощенко** подарок — картины. На них отображена новая дорога, построенная петербургскими дорожниками для жителей Карелии.

Неожиданный подарок строителям подготовил и Валерий Абрамов. Он сообщил членам государственной комиссии, что ЗАО «ВАД» признана победителем конкурса на

лучшую подрядную организацию России по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог. Двадцать работников фирмы получат почетные грамоты.

Когда мы покидали Карелию, остановились у последней «непреодолимой» преграды на пути к Санкт-Петербургу — моста через реку Свирь. Сейчас он на реконструкции. Поэтому с обеих сторон к мосту выстраивается огромная очередь. Сразу за нашей машиной остановилась огромная фура. Познакомились с водителем.

— **Михаил Фукса**, — представился тот.

Сам Михаил из Петрозаводска. Двадцать два года работает водителем. Из них, как он сказал, «двенадцать лет в рейсах», то есть дальнобойщиком. Путь ему предстоял не близкий: Санкт-Петербург — Архангельск — Ярославль — Петрозаводск. Естественно, заговорили о дороге.

— За четыре последних года, — сказал Михаил, — «мурманка» преобразилась, стала значительно удобней для проезда. А еще водители знают, там где появились рабочие в оранжевых куртках с надписью ВАД, вскоре будет отличная дорога.

...А день действительно выдался замечательный. И не только потому, что вопреки прогнозу синоптиков оказался светлым и солнечным. Ведь это на самом деле здорово, что работники ЗАО «ВАД» сумели воплотить в реальность мечту и построили для жителей Карелии и многочисленных гостей республики прекрасную дорогу.

Санкт-Петербург — Карелия



**Дорожно-строительная
фирма ЗАО
«Высококачественные
автомобильные
дороги» (ВАД)
стала победителем
Всероссийского
конкурса на лучшую
подрядную организацию
по строительству,
реконструкции,
ремонту и содержанию
автомобильных дорог
и искусственных
сооружений на них.
Двадцать лучших
работников фирмы
награждены почетными
грамотами.**

В ОСТРОМ СОПЕРНИЧЕСТВЕ

Победа важна тем, что достигнута в остром соперничестве. В состязании на лучшее дорожно-строительное предприятие приняли участие сотни организаций со всех регионов страны! Хотя внешне все произошло достаточно буднично. В офис компании пришел факс, в котором сообщалось, что фирма ЗАО «ВАД» авторитетной комиссией из числа ведущих специалистов дорожного хозяйства признана победителем среди дорожно-строительных предприятий России.

Условия конкурса были очень жесткими. Чтобы добиться в нем первенства, организациям-участницам нужно было иметь отличные производственные показатели и отвечать самым высоким требованиям. К данному мероприятию Воронежским архитектурным институтом была разработана даже специальная программа, учитывающая множество показателей деятельности дорожно-строительных организаций.

То, что готовить материалы конкурса поручили именно воронежцам, не случайно. Специалисты института – авторы программы определения рейтинга подрядных организаций в дорожном хозяйстве. В ближайшей перспективе планируется, что реализацию наиболее значимых проектов по строительству и реконструк-



«СЕКРЕТ» ФИРМЫ

Секретов у «вадовцев» нет. В фирме убеждены, что для достижения успеха необходимо использовать качественные материалы, эффективную и надежную технику, применять современные технологии, осуществлять жесткий лабораторный и полевой контроль материалов и работ, иметь профессионально грамотные и технологически дисциплинированные кадры ИТР и рабочих. Казалось бы, простые, известные принципы. Но как много значит постоянно руководствоваться ими для достижения положительного итога своей работы.

Специалистами фирмы построено немало высококачественных автомобильных дорог. Только в нынешнем году уже введены в эксплуатацию после капитального ремонта два участка на федеральной автомагистрали Санкт-Петербург – Мурманск общей протяженностью 42 километра. В ближайшее время «вадовцам» предстоит ввод участков в Вологодской, Ярославской, Ленинградской областях и в Республике Карелия.

Как всегда, много адресов у дорожников в Санкт-Петербурге. Их усилиями выполняется значительная часть городского заказа по приведению в порядок основных транспортных магистралей. В родном городе уже построено и отремонтировано более 120 объектов. Лучший пример – главная магистраль Северной столицы – Невский проспект. С 1998 года, после того как его привели в порядок специалисты ЗАО «ВАД», он не нуждается в ремонте. **Последние восемь лет фирма ЗАО «ВАД» признается лучшей подрядной организацией по реализации городских программ.**

еще многое другое делают дорожное покрытие на объектах ЗАО «ВАД» плотным, ровным, долговечным.

Особый почерк специалистов фирмы заметен и при устройстве других элементов дорожной конструкции – земляного полотна, водопропускных труб и т.д. Это в итоге определяет общий высокий уровень качества строительства.

Добиваться высоких результатов специалистам ЗАО «ВАД» помогает применение самой современной техники. Среди них пять асфальтобетонных заводов итальянского производства, укладчики и фрезы из Германии, дробилки и специальные машины из Швеции, катки лучших мировых фирм, американские перегружатели асфальтобетонной смеси Shuttle Buggy.

Участие в конкурсе, который был организован и проведен ассоциацией АСПОР и Исполкомом ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, подтвердило правильность пути, выбранного руководством фирмы, строящей замечательные автомагистрали.

**На снимке: генеральный директор ЗАО «ВАД»
Валерий АБРАМОВ
(в центре) среди строителей**



АНАТОЛИЙ ВОЙНОВ

**Войнов – фамилия мужественная,
и сам ее носитель Анатолий
Алексеевич внушает силу
и уверенность: и ростом – словно
специально выпестован для
первой шеренги парадного строя,
– и добродушием в лице, во всей
своей и сейчас еще не потерявшей
стройности осанке.**

**«Ко времени возросли!» –
восхищенно глядел на Войнова и его
товарищей военком Благовещенска,
родного города Анатолия
Алексеевича, принимая
от них заявления с просьбой
призвать в армию до срока
и направить на фронт.**

ПЛОД ДУШЕВНЫЙ МОЙ**Избранное**

Москва 2003



«НЕ ВРЕМЯ КРЫЛЬЯ ОПУСКАТЬ»

Так, в июле 1941 года для подростка Войнова – Анатолию Алексеевичу тогда не было и семнадцати! – начался боевой путь в рядах взрослых людей – девятнадцатилетних призывников и резервистов более старшего возраста. Начался со знаменитого военного парада на Красной площади 7 ноября 1941 года.

В этом октябре ветерану Великой Отечественной войны и труда, запущенному дорожнику Анатолию Алексеевичу Войнову исполняется 80 лет. Доброволец, он был зачислен в отдельный Сибирский истребительный батальон (г. Канска Красноярского края), в котором прошел короткую, но интенсивную и всестороннюю подготовку, приближенную к условиям боевых действий. И – в Москву, оборонять столицу Отечества. С ее главной площади в ночь на 8 ноября – на передовую. «И начались мои боевые будни в составе кавалерийского корпуса генерал-майора Белова, а затем 740-го стрелкового полка 217-й стрелковой дивизии 50-й армии генерал-лейтенанта Болдина», – вспоминает Анатолий Алексеевич, – пулеметчиком, а вскоре – бойцом разведвзвода».

Отстояв Москву и Тулу, части двинулись на Запад. В их составе и Войнов. В его послужном списке – освобождение от немецких захватчиков многих городов и населенных пунктов Московской, Тульской, Калужской, Брянской и Смоленской областей.

В боях за Смоленск Анатолий Алексеевич был тяжело ранен и контужен. После лечения в госпиталях признан инвалидом войны и уволен из рядов Красной Армии. «Но война еще продолжалась, – рассказывает он, – и инвалидность не могла стать для меня причиной для передышки. Нужно было перестраиваться на другой труд – помогать фронту и восстанавливать порушенное врагом, созидать. Однако знаний и опыта для этого явно не хватало». Потому, добавим строчку из служебной характеристики Войнова, «у него рабочая и учеба шли рядом».

Окончив в 1950 г. институт, Анатолий Алексеевич более пятидесяти лет трудился на различных инженерных и руководящих должностях в автомобильно-дорожной отрасли. Заметим здесь: его ратные и мирные дела отмечены правительственными и ведомственными наградами.

Несмотря на уже почтенный возраст, Анатолий Алексеевич ведет, как он сам выражается, достаточно активный образ жизни. Как член Совета ветеранов-участников военного парада 7 ноября 1941 г. на Красной площади в Москве. И как член Совета ветеранов по месту жительства.

Ветераны, Редко его застанешь дома. Зато часто – на встречах-беседах с учащимися средних школ, на уроках мужества, на других мероприятиях по военно-патриотической и дорожной тематике. А еще в его активе выступления на страницах периодической печати, участие в конкурсах поэзии и авторской песни.

Поззия, следует особо отметить, одно из особых пристрастий Войнова. Сочинять стихи, признается он, начал еще в школьные годы, и после окончания десятилетки мечтал поступить в Литературный институт. Но война внесла в его жизнь, как и в жизнь многих его сверстников, весьма существенные корректировки. «И вместо поэта-профессионала, – улыбается Анатолий Алексеевич, – я стал профессиональным автомобилистом-дорожником». Но любовь к поэзии, заметим к счастью, осталась в нем по сей день.

«Стихи мои, – не обольщает себя «божьим даром» Войнов, – носят, конечно, любительский характер, но они искренние и правдивые, поскольку написаны душой и сердцем, и проходят через мое сознание и память прожитых лет».

Подтверждение тому находим в сборнике стихотворе-

ний, изданном Войновым в 2003 году, «Плод душевный мой». В него Анатолий Алексеевич включил стихи, написанные им в основном уже в зрелом возрасте, и посвящены они, в большей части Родине, светлой памяти боевых друзей, родным и товарищам по совместной работе в мирное время. Вот как отозвался об этой книге член Совета ветеранов Росавтодора, заслуженный экономист Российской Федерации, журналист Юрий Буданов: «Стихи написаны душой и сердцем сильного и мужественного человека... Солдат – он и в поэзии солдат. Из-под его неуставаемого пера выходят, в общем-то, понятные, незамысловатые стихи, но их сила в том, что они как бы исподволь напоминают людям: будьте добрые, мудрее, заботьтесь о будущем человечества, любите и уважайте друг друга, свое родное Отечество и его народ».

Не время крылья опускать
И мыслам мрачным предаваться...
– добавим мы строками стихотворения Войнова «Не грусти, бывай солдат!». И пожелаем Анатолию Алексеевичу – тоже его же строчками, обращенными им к одному из близких по духу юбиляров:

Пусть будет все,
что в жизни нужно,
Чем жизнь бывает хороша:
Любовь, здоровье,
верность, дружба
И вечно юная душа.

Так держать, ветеран!



**Алексею Владимировичу
АНДРЕЕВУ 45 лет.**
**Родился и вырос
в Москве. После окончания
МАДИ был направлен
в московский институт
«Союздорпроект».
С 1983 года работал
в Ханты-Мансийском
автономном округе.
Прошел все ступени
служебной карьеры – от
мастера дорожного участка
Мехколонны № 129
треста «Нижневартовск-
дорстрой» до генерального
директора ОАО «Дорожно-
строительная компания
«АВТОБАН».**

**КОРП. Алексей Влади-
мирович, приближается пя-
тилетний юбилей управляющей
компании ОАО «ДСК
«АВТОБАН»: 11 октября 1999
года были созданы структурные
подразделения в Евро-
пейской части России – Туль-
ский и Воронежский филиал.
Какова стратегическая цель
создания управляющей ком-
пании и ее основные задачи?**

А. АНДРЕЕВ. В 1999 году
ОАО «Ханты-Мансийскдор-
строй», созданное в резуль-
тате реорганизации ОАО
«Сургутдорстрой», получило
приглашение начать дорож-
но-строительные работы в Евро-
пейской части России на
двух федеральных трассах –
«Крым» и «Дон». ОАО «ХМДС»
в тот период выполняло стро-
ительные работы более чем на
2 млрд рублей в год. Выход на
дорожно-строительный рынок
в Центральной России отражал
выросшие возможности компа-
нии, естественное желание мак-
симально широко использовать
имеющийся производственный
потенциал.

В результате было решено
создать два филиала – Туль-
ский и Воронежский. Их орга-
низация определила и создание



**Строить современные дороги,
объединяющие регионы России
и ускоряющие ее социально-
экономическое развитие –
так определены миссия
и предназначение ОАО
«ДСК «АВТОБАН».
«Мы строим дороги в будущее» –
девиз компании.**

собственно самой управляющей
компании ОАО «Дорожно-
строительная компания «АВТОБАН», ныне объединяющей
в своей структуре предприя-
тия с более чем 40-летним опы-
том работ, расположенные в За-
падной Сибири и Европейской
части России. Целью управляющей
компании является ра-
циональное маневрирование
ресурсами предприятий, входя-
щих в ее состав.

Строительство автомобильных
дорог, совершенствование
транспортной инфраструктуры
определяется задачами эконо-
мики России. Дороги, как уже
не раз говорилось, это кровеносные
сосуды экономики, их строительство – наилучшая
задача любого государства. В Центральной России хороших
дорог достаточно много, но еще
больше тех, что не удовлетворя-
ют современным требованиям
по технической категории, по
 своим параметрам. Здесь есть
где приложить силы такой ком-
пании, как наша.

Задача заключается в том,
чтобы сделать компанию устой-
чивой к условиям меняющейся
конъюнктуры на дорожно-стро-
ительном рынке. Придать ей
определенную стабильность, в
том числе за счет заказов за ру-

бежом. Мы приняли участие в
ряде тендров за рубежом и на-
деемся на конкретные резуль-
таты в этой работе.

Если в Западной Сибири
произойдет определенное сни-
жение объемов дорожных ра-
бот, то, возможно, в другом
регионе они возрастут. Роль
управляющей компании и по-
добных ей структур в том, что-
бы нивелировать эти спады и
подъемы, обеспечить стабиль-
ное присутствие наших пред-
приятий на различных рынках.
Прибавим сюда проведение це-
ленаправленной технической
политики, определенные кон-
тролирующие функции...

Вообще, темпы дорожного
строительства в регионах опре-
деляются возможностями му-
ниципальных образований и
средствами, выделяемыми из
федерального бюджета. Терри-
ториальные дорожные фонды
зависят от доходов территорий,
например, в Ханты-Мансий-
ском округе от нефтяных ком-
паний. В конце 90-х годов цена
на нефть была невелика и не
было такого бума от нефтяных
поступлений. Поэтому дальней-
шее развитие компании зави-
село от выхода в Центральную
Россию. Это была стратегиче-
ская линия.

Алексей
АНДРЕЕВ:

МЫ СТРОИМ ДОРОГИ В БУДУЩЕЕ

КОРР. Получается, что управляющая компания – это своеобразный посредник между предприятием и дорожными органами в центре и на местах, новая реальность, позволяющая отдельным предприятиям набрать устойчивость и силу?

А. АНДРЕЕВ. Скорее, не посредник, а регулятор, осуществляющий перераспределение

сил и средств по принципу собщающихся сосудов. Если в Центральной России у нас будет больше выигрышных тендеров, то, соответственно, и некоторые ресурсы из Западной Сибири – автотранспорт, техника, кадры – могут быть переброшены сюда. Появляется возможность маневра ресурсами. ОАО «ДСК «АВТОБАН» как управляющая компания, конеч-



ОАО «Дорожно-строительная компания «АВТОБАН» – одна из успешных российских дорожно-строительных компаний, стремящихся к удовлетворению требований самого взыскательного потребителя, применению передовых производственных и управлений технологий, комплексному выполнению широкого спектра дорожных и строительных работ – от проектирования, производства дорожно-строительных материалов до строительства дорог и других объектов.

Из года в год растет авторитет и известность компании. Сегодня она объединяет предприятия в Западной Сибири и Европейской части России, многие из которых имеют давние традиции с многолетним опытом дорожного строительства, в том числе в районах Крайнего Севера и на территориях, приравненных к нему. Компания выполняет полный комплекс работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог любой технической категории, имеет большой опыт производства работ по обустройству месторождений по заказам крупных нефтегазодобывающих предприятий.

Предприятия, входящие в ОАО «ДСК «АВТОБАН», за период своей деятельностиозвели более 300 млн кубометров земляного полотна и построили более 2500 км дорог



Структура компании

ОАО «ДСК «АВТОБАН»

ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой»

ОАО «Строительное управление №926»

Строительное управление №967

Строительное управление №905

ОАО «Магионская строительно-транспортная компания»

Воронежский филиал

Тульский филиал

Автотранспортный филиал

Дочернее предприятие «АВТОБАН-Украина»

с твердым покрытием. Здесь сложились славные трудовые традиции, опытный коллектив способен решить любые производственные задачи. В настоящее время в компании трудится около 2300 человек, более половины инженерно-технических работников имеют высшее образование. Четыре сотрудника предприятия имеют звание «Заслуженный строитель РФ», трое — «Почетный транспортный строитель». За выдающиеся достижения в области дорожного строительства многие награждены орденами и медалями, первый заместитель генерального директора — исполнительный директор ОАО «ДСК «АВТОБАН» А.И. Каспаров удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда.

Компания имеет значительный производственно-технический потенциал, позволяющий выполнять большие объемы дорожно-строительных и земляных работ. В подразделениях компании в начале 2004 года было сосредоточено более 700 единиц дорожно-строительных машин и механизмов, самосвального и специального автотранспорта.

ОАО «ДСК «АВТОБАН» постоянно обновляет парк дорожно-строительной техники. Только в первом полугодии 2004 года было приобретено более 50 единиц новой техники, в том числе асфальтосмесительные установки, асфальтоукладчики и дорожные катки зарубежного производства. Необходимое количество техники может быть оперативно переброшено в любой регион России и сосредоточено на важнейших пусковых объектах. Предприятие имеет на балансе производственные базы, базы технического обслуживания и ремонта дорожно-строительной техники с комплексами зданий и сооружений и подъездными путями, современные офисные здания, лаборатории, общежития и жилые дома для сотрудников, спортивные комплексы, детские сады, культурно-развлекательные центры, базу отдыха «Дорожник» на Черном море.

Компания способна выполнять собственными силами весь спектр дорожно-строительных работ в любом регионе России и за рубежом. Накопленный производственный

阅历, распорядится ими более рационально и эффективно чем отдельные предприятия. Это в общих интересах. Это гарантия выполнения обязательств перед заказчиком и сроками работ. Под эти конкретные потребности приобретается новая техника. Что касается кадров, то здесь наша задача исключительно методическая. В компании должны работать самые высококлассные специалисты. Компания не добьется успеха, если в ней работают посредственные специалисты. Кадры нужно заранее терпеливо готовить, учить. Подготовка специалистов — одна из задач управляющей компании.

Замечу, что любое развитие требует известных затрат, определенного финансирования. Я бы даже сказал, не определенного, а существенного. Этими вопросами и занимается управляющая компания.

КОРР. И как вы оцениваете сегодняшний уровень подготовки специалистов «АВТОБАНА»?

А. АНДРЕЕВ. Могу с уверенностью сказать, что уровень подготовки специалистов в нашей компании достаточно высокий. Я много лет проработал в Ханты-Мансийском автономном округе Тюменской области, в других регионах Западной Сибири, хорошо знаю людей, с которыми довелось трудиться. Поэтому многие специалисты пришли в управляющую компанию вместе со мной. Сегодня в ОАО «ДСК «АВТОБАН» собира-

ны опытные, грамотные специалисты, выполняющие конкретные задачи.

Выражение «кадры решают все!» остается актуальным и сегодня, является для нас во многом определяющим. Вопросы подбора кадров курирует первый заместитель генерального директора — исполнительный директор компании — Александр Исаакович Каспаров — известный дорожник и авторитетный руководитель. У него громадный опыт работы, знание людей, умение раскрыть их способности.

Главные критерии при подборе кадров — профессионализм, умение наладить дело и работать в единой команде. Управляющая компания в этих вопросах выстраивает общую стратегическую линию, реализацию которой осуществляют предприятия.

КОРР. Дорожная отрасль в последние годы пережила ряд серьезных реформационных потрясений. В результате утеряны некоторые налаженные связи предприятий, например, с научными центрами, не так быстро внедряются в отрасли новые технологии. Чтобы вы могли сказать по этому поводу?

В. АНДРЕЕВ. К сожалению, с этим трудно не согласиться. Над дорожно-строительной отраслью экспериментируют уже лет десять с лишним, хотелось бы надеяться — не напрасно. Те научные центры, которые являлись в свое время опреде-





ляющими – Союздорнии, Росдорни, многое подрастирали, лучшие специалисты ушли в коммерческие структуры. Нынешняя научная база отрасли, к сожалению, не так эффективна, как хотелось бы. Что касается взаимодействия с научными центрами предприятий – тут свои проблемы. Если в марте ты выигрываешь тендер, а до конца сентября необходимо работы закончить – не до науки. Для плодотворного сотрудничества надо иметь стабильные объемы работ и заделы, позволяющие заключать долгосрочные договора научного сопровождения.

Новые технологии, увы, приходят к нам чаще с импортом, с западной техникой. Хотя в последние годы наши предприятия активно внедряют самые современные отечественные разработки.

КОРР. Алексей Владимирович, в канун первого юбилея управляющей компании хотелось бы попросить вас подвести и первые итоги – какие планы и задачи уда-

лось реализовать, что еще предстоит сделать?

А. АНДРЕЕВ. Говоря об итогах пятилетней деятельности, я бы прежде всего отметил, что мы успешно продвинулись в Центральной России, начали активно работать в ближнем и дальнем зарубежье, закрепились в Западной Сибири. Нам еще многое предстоит сделать, но факт остается фактом: в Центральной России на сегодняшний день в вопросах качества, технического оснащения, сроков производства работ – мы одни из лучших. При всех трудностях финансирования отрасли наши предприятия ведут строительство в высоком темпе.

Управляющая компания обладает современным менеджментом и с оптимизмом смотрит в будущее. У нас была хорошая рабочая пятилетка, мы ее завершили достойно. И я хочу поздравить всех причастных к этому событию с праздником – Днем работников дорожного хозяйства России.



и технологический потенциал, постоянное обновление парка машин и механизмов, мобильность подразделений позволяют ОАО «ДСК «АВТОБАН» вести собственными силами дорожно-строительные работы любой категории сложности в различных климатических зонах.

В европейской части России компания ведет работы по строительству и реконструкции ряда участков федеральных магистралей «Крым» и «Дон», готовится к выходу и на другие крупные федеральные автомобильные дороги. По заказу Государственной службы автомобильных дорог Украины компания ведет строительство магистрали высшей технической категории Киев – Одесса, успешно конкурируя с зарубежными дорожно-строительными фирмами.

В настоящее время ОАО «ДСК «АВТОБАН» может ежегодно осуществлять собственными силами строительство и реконструкцию более 100 км автомобильных дорог с капитальным типом покрытия, в том числе автомагистралей первой технической категории, выполнять обустройство нефтяных и газовых месторождений, выполнять свыше 10 млн кубометров земляных работ.

Специалисты производственно-технического отдела ОАО «Дорожно-строительная компания «АВТОБАН» проводят планомерную работу по разработке и внедрению на предприятиях компании системы менеджмента качества. Уже утверждены и приняты к руководству ранее разработанные и одобренные Координационным советом 15 стандартов предприятия. В этом году на базе Тульского филиала ОАО «ДСК «АВТОБАН» были успешно проведены семинары и практические занятия.

Качество выполняемых работ на всех этапах строительства – визитная карточка и основа успеха строительства автомобильных дорог ОАО «ДСК «АВТОБАН». Это стало возможным благодаря постоянной работе коллектива над факторами, определяющими качество выполняемых работ: опытный персонал, высокая техническая оснащенность, применение новой техники и современных технологий. Так, отсыпка земляного полотна на болотистых и увлажненных грунтах ведется по особым «северным» технологиям с полной выторfovкой на любую глубину в зимний период. А на магистрали М4 «Дон» и автомобильной дороге Киев – Одесса верхние слои асфальтобетона устраиваются с применением модифицированного битума и из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Завоеванный авторитет позволяет компании достойно представлять интересы дорожной отрасли на различных уровнях. С 2001 года ОАО «ДСК «АВТОБАН» является коллективным членом Российского союза промышленников и предпринимателей (работодателей) и Евроазиатского транспортного союза.





Программные продукты CREDO уже 15 лет хорошо известны изыскателям и проектировщикам транспортных сооружений, их широко используют 2000 организаций всех стран СНГ и Балтии. Руководителю разработки программных продуктов CREDO, главному конструктору СП «Кредо-Диалог» (г. Минск), кандидату технических наук, действительному члену Транспортной академии Украины, постоянному автору журнала «Автомобильные дороги» Геннадию Викторовичу ВЕЛИЧКО в октябре исполняется 50 лет.

С ним беседует наш корреспондент.

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР

КОРР. Геннадий Викторович, расскажите, пожалуйста, читателям ведущего дорожного журнала России с чего началась ваша деятельность?

Г. ВЕЛИЧКО. Родился я в Полтаве. После школы поступил на дорожное отделение техникума, служил в армии, затем работал в тресте «Оргдорстрой». Наша группа занималась обследованием существующих дорог. Пришлось много походить по дорогам, оценивая соответствие средств организации движения реальным условиям интенсивности, видимости и безопасности, а потом проектировать мероприятия по улучшению организации и повышения безопасности движения. Проектная работа увлекла, поэтому перешел работать в группу комплексного проектирования реконструкции и ремонта автодорог Полтавского филиала проектного института «УкргипроДОР». Работа была разнообразной и интересной – и изыскания, и проектирование, и согласование проектов в различных инстанциях.

Уже в то время меня заинтересовало решение нетиповых расчетных задач при проектировании геометрии новых или реконструкции существующих транспортных развязок, при камеральной «укладке» трасс с соблюдением технических норм и разнообразных ограничений, в изобилии встречающихся в пределах существующих улиц в деревнях и селах Полтавщины. Очень нравилось находить собственные решения для сложных случаев, не описанных в учебниках, справочниках или типовых проектах.

КОРР. Дальше можно догадаться, были институт и аспирантура...

Г. ВЕЛИЧКО. Естественно, знаний, полученных в техникуме, было недостаточно. Хотелось учиться дальше. Поэтому поступил на вечернее отделение в Полтавский

инженерно-строительный институт, а потом перевелся в Харьковский автодорожный институт (ХАДИ), где учился уже заочно.

Принято считать, что «вечерники» и «заочники» получают менее качественное образование. Но мне всегда везло с преподавателями и руководителями на производстве, было очень интересно и учиться, и работать. Очень нравились такие точные науки как начертательная геометрия, математика, теоретическая механика. Энтузиазм Е.А. Андреева, руководителя проектной группы Полтавского филиала ГП «УкргипроДОР», который разрабатывал и внедрял в процесс проектирования доступные в то время средства автоматизации, например, программы для калькуляторов, увлек и меня. Поэтому в дипломной работе постарался основную часть проекта, включая расчеты плана трассы, ведомости разбивки виражей, проектирование продольного профиля и расчет координат перспективных изображений, выполнить на ЭВМ.

Как и техникум, институт закончил с «отличием». Руководитель моей дипломной работы, доцент В.А. Багаева отметила мой интерес к вопросам автоматизации и рекомендовала учиться дальше, в аспирантуре у профессора В.В. Филиппова. Вместе со мной в аспирантуре учился также очень увлеченный автоматизацией проектирования Л.А. Токарев, общение и творческие споры с которым были очень интересны и полезны. Под руководством моего научного руководителя, профессора В.В. Филиппова, посчастливилось участвовать в работах по созданию САПР АД для ГП «УкргипроДОР». Тематика этих работ предусматривала разработку программ автоматизированной обработки данных геодезических изысканий, построения цифровой модели местности, программ оценки транспортно-эксплуатационных по-

казателей дороги и визуализации проектных решений.

По окончании аспирантуры работал на кафедре проектирования дорог ХАДИ, которой руководил профессор Э.В. Гаврилов. Участие в подготовке и проведении занятий и лекций по таким дисциплинам, как инженерная геодезия и проектирование дорог, руководство научно-исследовательской работой студентов, курсовыми и дипломными проектами, участие в научно-исследовательской работе кафедры по разнообразной тематике существенно расширили мои профессиональные знания и дали неоценимый опыт, который помогает мне до сих пор.

КОРР. А какова была тема диссертации?

Г. ВЕЛИЧКО. Тема диссертации – «Совершенствование методов оценки и улучшения геометрических характеристик и показателей функционирования реконструируемых автомобильных дорог». Для разработки экспериментальной части диссертации нужна была программа, которая позволяла бы оперативно моделировать дорогу и прилегающий рельеф местности, создавать реалистичные перспективные изображения и количественно оценивать показатели зрительной плавности различных вариантов сочетаний элементов плана и продольного профиля. Путем изменения небольшого числа проектных параметров программа позволяла видоизменять трехмерную модель дороги, учитывая практически все нюансы реальных дорог. В итоге получилась мини-САПР для моих научных целей. Комплекс этих программ под названием «Перспектива», адаптированных для ЭВМ серии СМ, применялся в реальном проектировании во многих проектных организациях.

KOPP. Так все началось с «Перспективы»?

Г. ВЕЛИЧКО. Да. Сначала в программе перспектива только рассчитывалась, но когда в производстве стали широко применяться графопостроители, меня увлекли еще и вопросы вычислительной геометрии и машинной графики. Благодаря этой работе познакомился со многими энтузиастами автоматизации, которые впоследствии вошли в первый творческий коллектив разработчиков CREDO. Так, в 1985 году судьба свела меня с Г.М. Жуховицким. В 1987 году он возглавил отдел автоматизации института «Белремдорпроект» и пригласили меня переехать в Минск, где я нашел своих единомышленников, а в дальнейшем и возможность реализации творческих замыслов.

KOPP. А как родилось CREDO?

Г. ВЕЛИЧКО. Проблема комплексной автоматизации стояла давно. Было много программ, автоматизировавших расчеты по различным разделам проектирования, но их пользователи общались с ЭВМ через оператора. Мы считали, что проектирование должно быть интерактивным, т.е. в процессе должен активно участвовать проектировщик – не просто давать оператору задание на расчет, а самостоятельно управлять процессами и участвовать в процессе автоматизированного проектирования. Техника тогда стремительно развивалась – СМ-4, СМ-1420, VAX-730 (ИЗОТ-1080). Приходилось также быстро переходить на новые типы ЭВМ, с одной операционной системы на другую. Благодаря нашему энтузиазму и поддержке директора «Белремдорпроекта» А.З. Полторжицкого и главного инженера Г.Н. Лазука, разработки шли бурно. На ИЗОТ-1080 был создан и внедрен в производство комплекс программ, который позволял проектировать план, профиль, рассчитывать виражи, объемы и получать готовые для включения в проект результаты, в том числе и чертежи. В 1989 году эта работа получила серебряную медаль ВДНХ.

Однако разработать систему, позволившую реально «включить» проектировщика в процесс автоматизированного проектирования, нам удалось только создав новый творческий коллектив, включающий разработчиков из различных городов Советского Союза на только появившихся тогда персональных компьютерах IBM XT. Благодаря наличию апробированных на разных видах вычислительной техники идей, и в результате напряженной и увлекательной работы появилась первая версия системы автоматизированного проектирования автомобильных дорог – САПР КРЕДО.

KOPP. Коснемся темы цифрового моделирования.

Г. ВЕЛИЧКО. Еще в 80-х годах мы понимали, что реальное решение задач системного и комплексного автоматизированного проектирования дорог возможно только на основе ЦММ, но нас поддерживали не все. Профессору В.В. Филиппову в те годы уда-

лось убедить руководство ГПИ «УКРГИПРОДОР» открыть работы по этой теме в рамках работ по созданию САПР-АД.

Мы разработали программы для обработки данных тахеометрической съемки и построения цифровой модели местности с вычерчиванием рельефа местности в горизонталях на СМ-1420. Конечно, программа была далека от совершенства. Но в процессе ее создания и опытного применения мы убедились в правильности выбранных путей решения многих проблем. Ведь на тот момент еще не было четкого представления о путях эффективной программной реализации решения этой проблемы. Как показало время, выработанные нами идеи и решения оказались очень жизнеспособными и продуктивными.

Позже, в «Кредо-Диалог» на более совершенной технике и при участии квалифицированных программистов работа была доведена до уровня программного продукта. Существенную роль в развитии и практическом внедрении технологий создания и использования ЦММ сыграло наличие программ автоматизированной обработки и уравнивания данных съемок, разработанных под руководством технического директора СП «Кредо-Диалог», к.т.н. А.П. Пигина.

KOPP. Хотелось бы услышать ваше мнение о команде разработчиков.

Г. ВЕЛИЧКО. С момента зарождения компании коллектив существенно вырос и изменился как количественно, так и качественно. Да и сама компания, как живой организм, постоянно развивается, совершенствуется. И это вполне естественно, без этого невозможно эффективно удовлетворять потребности нашего рынка. Если говорить непосредственно о команде разработчиков, то это коллектив высококвалифицированных ученых, инженеров с богатым практическим опытом и программистов – специалистов в областях современных информационных технологий, прикладной математики, баз данных. В целом это достаточно молодой, обладающий высокими потенциальными возможностями коллектив. Каждый – яркая индивидуальность, личность. Те, кто управляет коллективной разработкой сложных прикладных систем, понимает, как важно и сложно организовать согласованную по целям и путем их достижения работу такого коллектива как единой, хорошо слаженной команды.

Я уверен, что опытные специалисты, создатели первых поколений программных продуктов CREDO, и новое поколение молодых разработчиков, объединенные общим делом и использующие самые современные технологии разработки программного обеспечения, эффективно и качественно решат стоящие перед нами задачи. В этом легко убедиться, познакомившись с новыми программными продуктами CREDO третьего поколения.

KOPP. Теперь вопрос к юбиляру: как вы оцениваете то, что уже сделано, счи-

таете ли свою профессиональную карьеру состоявшейся?

Г. ВЕЛИЧКО. Вот уже 15 лет я работаю главным конструктором компании «Кредо-Диалог», и даже не задумываюсь о других должностях или другой работе. У меня есть любимое и интереснейшее дело, которому не зря посвятил значительную часть своей жизни. Результаты моего труда востребованы многими людьми, качество решения уже реализованных проблем приносит значительную пользу обществу и находит соответствующее признание. Я благодарен своим родителям, считаю, что мне всегда везло на учителей, друзей и коллег, которые положительно влияли на формирование моих профессиональных качеств, взглядов, убеждений и жизненной позиции. Благодаря этому работа стала для меня увлекательнейшим занятием и помогла состояться в жизни. Впереди вижу еще более замечательные и интересные задачи, которые предстоит решить. У меня есть опыт и, главное, есть надежная, высоко профессиональная и эффективная команда единомышленников, с которой можно уверенно браться за решение этих задач. В этом залог продолжения интересной и насыщенной многими творческими радостями жизни. Если удачно сделанная карьера предполагает достижение таких результатов, то можно считать, что моя карьера сложилась удачно.

KOPP. Прежде чем поблагодарить вас за интересное интервью, традиционный вопрос о ближайших творческих планах.

Г. ВЕЛИЧКО. Я считаю, что уже сделанное – это не итог, а только задел для реализации далее идущих планов. Если говорить о перспективах нашей работы для проектировщиков автомобильных дорог, то следует отметить, что в последнее время существенно возросли требования к качеству транспортных сооружений, к повышению уровня безопасности, удобства движения, к качеству и полноте всего процесса изысканий и проектирования. Для удовлетворения этих требований нами уже создан огромный набор программных инструментов (мы его называем платформа) для разработки качественно новых продуктов CREDO третьего поколения, где существенное развитие получили геометрическая основа конструирования дорог, методы повышения плавности трассы в плане и профиле, насыщенность цифровых моделей семантическими данными и многое другое.

Первые продукты CREDO III уже активно используются с 2000 года. На нашей конференции, которая состоится 16–18 ноября в Москве, мы представим пользователям еще один новый программный продукт – систему ТОПО-ПЛАН. В этой системе, созданной на новой платформе CREDO III, реализованы многие методы и функции, которые входят в многофункциональную систему ДОРОГИ, предназначенную для проектирования всех видов дорожных объектов.



Вручение наград

Александр Салыуков, директор
ГУ «Мариавтодор»

СПАСИБО ЗА ТРУД!

К празднованию 75-летия дорожной отрасли Республики Марий Эл дорожники готовились основательно. Был проведен конкурс «Лучший по профессии», подготовлены стенды, отражающие работу Мариевавтодора по всем направлениям: строительство дорог и мостов, эксплуатация и содержание дорог, новые технологии и материалы в дорожном строительстве.

К юбилею был снят специальный видеофильм об истории и сегодняшнем дне дорожной отрасли, подготовлены другие видеоматериалы. Выпущены красочные буклеты, представляющие деятельность дорожных организаций республики. А накануне праздника состоялся торжественный ввод в эксплуатацию участка протяженностью 5,7 км автодороги до границы Республики Татарстан, напрямую соединившей два района соседних регионов России. Тем самым установлена еще одна надежная межрегиональная транспортная связь.

Торжественная часть праздника проходила в здании русского академического театра драмы им. Константина, на берегу реки Малая Кокшага. В холле театра была устроена выставка, посвященная дорожникам республики. На фотографиях представлены дороги и мосты, построенные за последнее время, и люди, которые их строили и строят. Подходя к фотографиям, многие узнавали на них себя, своих знакомых или объекты, которые они строили.

Среди гостей в переполненном зале театра – руководители предприятий, специалисты дорожных профессий, труд которых непосредственно и создает конечный продукт – дорожную сеть республики. Не забыты и ветераны, представители смежных отраслей, без которых невозможна нормальная работа отрасли.

Приехали поздравить дорожников республики исполняющий обязанности главы правительства Республики Марий Эл **Н.И. Куцлин**, главный федеральный инспектор по Республике Марий Эл **И.С. Татаринова**, председа-

тель Государственного собрания Республики Марий Эл **Ю.А. Минаков**, заместитель начальника финансового управления Федерального дорожного агентства **П.Л. Лаврентьев**, генеральный директор Ассоциации «РАДОР» **А.М. Афанасьев** и другие. На празднике присутствовала и делегация дорожников из США, которую возглавляла госпожа **Кэрол Молнау** – заместитель губернатора штата Миннесота.

Много добрых слов звучало в адрес юбиляров, подчеркивалась значимость труда дорожников не только для республики, но и

для всей страны, развития федеральной дорожной сети в целом. Лучшим представителям отрасли были вручены награды и грамоты от Правительства республики, Государственного собрания республики, Федерального дорожного агентства.

Праздник закончился большим концертом, на котором выступили самые известные и любимые артисты республики. Юбилей дорожников Республики Марий Эл удался на славу.

**Наш внешкорр.
Йошкар-Ола**



Лучшие работники ГУ «Мариавтодор»

НАЗНАЧЕНИЯ

На совместном совещании Минтранса и Росавтодора 15 сентября с.г. министр транспорта РФ представил его участникам новых сотрудников министерства и Федерального дорожного агентства.

Директором департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного, городского и пассажирского транспорта назначен **МОСКВИЧЕВ Евгений Сергеевич**. Его заместителями – **СЕРЕГИН Николай Петрович** (дорожное направление) и **БЕСЦЕНКО Кирилл Николаевич**.

Еще одним заместителем руководителя Росавтодора назначен **БЕЛОЗЕРОВ Олег Валентинович**. Он будет отвечать за концепцию реформирования дорожной отрасли. Приглашение на должность заместителя руководителя Росавтодора Олега Валентиновича Белозерова, сказал министр, связано с тем, что у него есть опыт работы по реформированию государственной отрасли, в частности, топливно-энергетического сектора. Этот опыт чрезвычайно полезен, и хотя отрасли разные, подчеркнул министр, но подход к реформированию один.

Начальником управления эксплуатации и сохранности автомобильных дорог Росавтодора назначен **КОСТИН Сергей Васильевич**, начальником управления строительства и проектирования автомобильных дорог – **ПЕТРОСЯН Ашот Петрович**.

х х х

Директором Федерального государственного учреждения «Дирекция мониторинга дорожных работ, технологий и материалов Федерального дорожного агентства» назначен **БЫСТРОВ Николай Викторович**. Его заместителем назначен **КРОТОВ Владимир Николаевич**.

РАЙКОНКОСКИ В СТРОЮ

Под занавес сентября в Суоярвском районе Республики Карелия состоялось торжественное открытие карьера «Райконкоски».

Это месторождение является одним из лучших в мире по качеству материалов для дорожных и строительных нужд. В карьере установлено новейшее зарубежное горно-транспортное оборудование, а также отечественные энергетические установки. На церемонии открытия присутствовали руководители Республики Карелия.

Подробный репортаж о событии читайте в следующем номере журнала.

СОЧИНСКИЕ ДОРОГИ МОДЕРНИЗИРУЮТ

На встрече в сочинской резиденции «Бочаров Ручей» министр транспорта Игорь ЛЕВИТИН поблагодарил Владимиру ПУТИНУ, что через несколько лет транспорт Кубани приятно удивит курортников.

У курортной столицы России Сочи есть свои транспортные «болячки». Автомобильные пробки в центре города практически такие же как и московские. Выход из этой ситуации – объездная дорога, которая строится больше пяти лет.

На встрече с президентом Игорь ЛЕВИТИН сделал несколько обнадеживающих заявлений. Если сконцентрировать средства, то объездную сочинскую дорогу станет возможным завершить за четыре года. Минтранс собирается модернизировать и остальные автотрассы региона. Сейчас многие дороги проходят прямо по хребтам, а это крайне опасно. Нам надо уходить в тоннели, считает Левитин.

МОСКВА, ИЗМАЙЛОВО

16–18 ноября в «Измайлово» состоится V Международная конференция по современным технологиям изысканий, проектирования и геоинформационного обеспечения.

Конференция проводится под эгидой одного из ведущих в этой области предприятий – СП «КредоДиалог», участие в ней бесплатное. На конференции состоится празднование 15-летия программных продуктов CREDO и 50-летия главного конструктора Геннадия ВЕЛИЧКО.

НА СТАРТ!

Правительство Москвы выделило 100 млн руб. на оснащение столичных дорог системой «Старт».

Для совершенствования организации дорожного движения в городе Москве ГУП «Доринвест» выполнит строительно-монтажные и пусконаладочные работы по обустройству ряда проспектов автоматизированной системой «Старт». С ее помощью московские власти расчитывают значительно поубавить число пробок на столичных дорогах.

КИТАЙСКИЙ РЕКОРД

Китай вознамерился построить самый большой мост.

В следующем году в Шанхае начнется сооружение самого большого дорожного моста в мире. Его строительство планируется закончить к Олимпиаде 2008 года.

ПРАЗДНИК ТРАНССТРОЯ

Кульминацией празднования 50-летия корпорации «Трансстрой» стал торжественный вечер в концертном зале «Россия».

Перед собравшимися выступил генеральный директор корпорации **Владимир БРЕЖНЕВ**. Праздничные приветствия продолжили представители Правительства России, Госдумы и Совета Федерации.

Те, кто долгие годы верой и правдой строил мосты, тоннели, другие транспортные сооружения с восторгом встречали выступления как именитых артистов, так и не менее именитых официальных лиц. Но, пожалуй, больше всего аплодисментов досталось **Юрию ЛУЖКОВУ**, который в короткой фразе суммировал все пожелания: «Пятьдесят лет – не итог, а лишь этап развития корпорации «Трансстрой».

СОВЕТ ДОРОЖНИКОВ СНГ

В конце октября в Алматы (Казахстан) пройдет очередное заседание Межправительственного Совета дорожников СНГ.

В повестку включен ряд важных дорожно-транспортных вопросов: об организационном развитии и финансировании дорожного хозяйства в странах содружества; о внедрении Международного сертификата взвешивания транспортных средств; соглашение о сотрудничестве между МСД и Комитетом по транспорту и транзиту Международного конгресса промышленников и предпринимателей..

Участникам заседания будет представлен опыт дорожников Казахстана по укреплению безопасности дорожного движения. Параллельно пройдет научно-практическая конференция, посвященная 45-летию казахской дорожной науки.

Подробный отчет о XXIII заседании будет опубликован в декабрьском номере журнала.

ОТКРЫТЫЙ ДЕНЬ

Компании ЛОНМАДИ и КВИНТМАДИ в десятый раз провели ежегодный Открытый день.

Его участниками стали топ-менеджеры ведущих мировых машиностроительных компаний, руководство Университета МАДИ, представители посольств Великобритании и Германии, руководители более 150 дорожно-строительных компаний из 89 регионов России и ближнего зарубежья.

«Как бы не было тяжело с финансами, с бюджетом, все равно дорожники делали, делают и будут делать дороги, как в Воронежской области, так и во всех уголках России. Поэтому в день праздника хочу пожелать только одного: пусть для всей нашей отрасли начнется белая полоса экономической стабильности».

ЕГОР СИСЕВ,
начальник главного
управления автомобильных
дорог администрации
Воронежской области



СДЕЛАТЬ ПРЕДСТОИТ НЕМАЛО

Воронежская область находится почти в центре европейской части России. Ее площадь – 52,4 тысячи квадратных километров. По размерам она занимает среди других регионов страны 55-е место, а по протяженности дорог общего пользования (9356 километров) – 22-е.

При этом по количеству дорог с усовершенствованным покрытием Воронежская область находится на седьмом месте в России. И хотя это говорит о высоком качестве дорог, на 1000 жителей их приходится всего 3,7 км. По этому показателю Воронежская область стоит на 55-м месте в Российской Федерации. Впрочем, и вся Россия находится в числе аутсайдеров (2,75 км на тысячу жителей). В более развитой в дорожном отношении Финляндии данный показатель составляет около 10 км, во Франции – даже 15,1 км на одну тысячу жителей. Это свидетельствует о назревающей необходимости дорожного строительства в России и в Воронежской области в частности.

В дорожном хозяйстве области как и в целом по стране, в определенное время тоже наблюдались кризисные явления. Именно тогда были «заморожены» некоторые очень важные как для данной территории, так и для всего государства объекты. И тем не менее эти негативные явления удалось преодолеть.

В последние годы стройки прошлого века стали оживать. После ввода в действие участка от автодороги Воронеж – Тамбов до автодороги А-144 Курск – Борисоглебск

с транспортной развязкой миллионный город Воронеж облегченно вздохнул. И в прямом, и в переносном смысле этого слова. В прямом, потому что была перераспределена часть внешних и внутригородских потоков, которые ранее отправляли выхлопными газами самые населенные микрорайоны; в переносном, потому что и водители, и транзитники, и горожане получили возможность добираться из одной части города в другую по более короткому и удобному пути.

Делом государственной важности стало завершение строительства автомобильной дороги Воронеж – Нововоронеж и автомобильной дороги Воронеж – Луганск.

Немало предстоит сделать на областных дорогах общего пользования, которыми соединены все 32 административных района области и все 655 усадеб бывших колхозов и совхозов. Однако на сети автомобильных дорог все еще имеется 8 деревянных мостов и 196 километров грунтовых разрывов, а 309 сельских населенных пунктов не имеют подъездных автомобильных дорог с твердым покрытием, соединенных с сетью дорог общего пользования.

На 2004 год разработан и подписан главой администрации Воронежской области В.Г. Кулаковым план ремонтно-строительных работ на областных автомобильных дорогах общего пользования на сумму один миллиард 400 миллионов рублей.

При этом на нормативное содержание дорог и дорожных сооружений на 2004–2005 годы требуется ежегодно выделять в

среднем на каждый километр обслуживаемых дорог не менее 35 тысяч рублей. Для поддержания на существующем уровне механизации работ по содержанию дорог необходимо пополнение парка эксплуатационной техники и средств малой механизации на сумму 45 миллионов рублей ежегодно.

Одно из приоритетных направлений – соединение сельских населенных пунктов с сетью автомобильных дорог общего пользования. Грунтовые разрывы, с учетом подъездов к ним имеют протяженность около 1000 км. Не принятыми на содержание главным управлением автомобильных дорог остаются 12 000 км сельских автодорог. Для принятия их на содержание и приведение в нормативное состояние необходимы инвестиции в размере 2 млрд рублей.

До 2010 года требуется соединить автодорогами с твердым покрытием 55 сельских населенных пунктов с численностью населения более 100 человек, тем самым закончить соединение крупных и средних населенных пунктов с сетью автомобильных дорог общего пользования.

Так что большая работа предстоит нашим подрядчикам, среди которых наиболее активными участниками дорожно-мостового строительства в области являются ОАО «Воронежавтодор», ВТФ «Мостострой-81», ООО «Мостинжсервис», ООО «Вираж».

Дальнейшее развитие сети автомобильных дорог поможет укрепить экономический потенциал региона и улучшит условия жизни воронежцев.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Магистраль «ДОН»



С ДНЕМ ДОРОЖНИКА, КОЛЛЕГИ!

День дорожника знаменует собой окончание ремонтно-строительного сезона и позволяет делать предварительный анализ итогов отчетного периода. Год уходящий доставил нам много хлопот, и остается надеяться, что будущий сезон доставит больше радости, что правительство не только провозгласит необходимость дорог для государства, но и начнет их достойно финансировать. И пусть дорожный бюджет последующего года всегда будет больше бюджета года предыдущего.

Василий ГОВОРОВ,
начальник ФУАД «Черноземье»

По состоянию на 2004 год Федеральное управление автомобильных дорог «Черноземье» (Черноземуправдор) обслуживает 1327,91 км дорог федерального значения. На обслуживаемой сети 257,45 км составляют автодороги первой технической категории, 577,55 км – приходится на вторую техническую категорию и 558 км относится к третьей технической категории. В составе автомагистрали «Дон» успешно эксплуатируется платный участок, протяженностью 18 км.

В инфраструктуре обслуживаемой сети насчитывается 60 км транспортных развязок, 219 мостов и путепроводов, общей длиной больше 16 км; 1144 водопропускные трубы, протяженностью почти 28 км; 422 автопавильона; 20 896 сигнальных столбиков, 566 км металлического барьерного ограждения; 121 км линий наружного освещения. По утвержденному заданию Росавтодора на 2004 год выделено чуть больше 249 миллионов рублей. Все виды работ распределяются на открытых конкурсных торгах.

В результате проведенной за последний год реорганизации структуры управления и оптимизации производства содержанием сети дорог успешно занимаются четыре федеральных государственных дорожных предприятия вместо прежних десяти.

В дальнейшем планируется рассмотреть вопрос об акционировании предприятий.

Появление частной собственности должно создать эффективный механизм их дальнейшего развития на благо автомобильных дорог.



Специальный выпуск подготовили
Николай ПРОКАЗОВ
и пресс-секретарь ФУАД «Черноземье»
Владимир ТРИШИН

Осень – самое горячее время для руководителей Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Центральном регионе России (ДСД «Центр») и ее филиала в г. Воронеже. Ввод в эксплуатацию строительных объектов – дело ответственное и напряженное. Одна за другой следуют рабочие и приемочные комиссии. Два новых участка общим протяжением 16,7 км готовятся к сдаче в эксплуатацию и на федеральной магистрали «Дон». В текущем году на этой дороге дирекция профинансировала работ на 1174 млн рублей, в том числе – по Воронежскому филиалу ДСД «Центр» выполнено работ на сумму 998 млн рублей. Это больше, чем в прошлом году, но все равно недостаточно.

По расчетам специалистов ДСД «Центр» для полной реконструкции автомагистрали «Дон» и превращения ее в высококлассную многополосную автомобильную дорогу на участке, проходящем через Тульскую, Липецкую и Воронежскую области, необходимо около 63 млрд рублей (на территории Московской области дорога полностью построена в проектном виде и имеет от 8 до 4 полос движения). Арифметика простая: если финансирование останется на нынешнем уровне, то для завершения работ потребуется не менее 53 лет.

Чтобы ускорить процесс строительства, дирекция постоянно предлагает различные варианты решения проблемы обеспечения скоростного, безопасного и комфортного автомобильного сообщения по одному из ответственных участков транспортного автодорожного коридора Север – Юг. Основой этого коридора, в сущности, и является федеральная автомобильная дорога М-4 «Дон», соединяющая Москву, столицу Российской Федерации, и регионы Центрального федерального округа с районами Северного Кавказа, морскими портами на Черном и Азовском морях; дорога также обеспечивает выход в страны Закавказья и Ближнего Востока.

Одним из последних документов, разработанных дирекцией и определяющих стратегию и тактику действий, стала «Программа развития автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 132 – км 777 на территории Тульской, Липецкой и Воронежской областей на период 2005–2010 годов».

Ее основная задача – определение первоочередных мероприятий по строительству, реконструкции, модернизации, капитальному ремонту и ремонту дороги на ближайшие шесть лет для увеличения пропускной способности, повышения безопасности движения транспорта и эффективного расходования средств Федерального бюджета, выделяемых на эти цели.



На рассматриваемом участке автодорога «Дон» была построена в 50–60-х годах прошлого века по нормативам III категории с шириной земляного полотна 12 м и шириной проезжей части 7 м. В то время эти параметры соответствовали интенсивности движения, финансовым и техническим возможностям.

Но теперь в связи со значительным ростом интенсивности движения транспорта, увеличением грузооборота и повышением нагрузок от автомобилей пропускная способность, безопасность движения и технико-эксплуатационные показатели дороги не только значительно снизились, но и полностью исчерпаны на некоторых участках. Выход только один – строительство новых и реконструкция существующих участков до-

ДОНСКАЯ ПЯТИДЕТКА

Фридрих ГОРОХОВ,
директор ДСД «Центр»;
Александр ШЛОСМАН,
главный инженер ДСД «Центр»;
Анатолий ЗЛОТНИКОВ,
директор филиала ДСД «Центр»





Фридрих Горохов, Александр Шлосман и Анатолий Злотников

роги на значительном протяжении, а также наращивание объемов модернизации, капитального ремонта и ремонта дороги. И это постепенно осуществляется.

Так, в 2002 году завершено начатое еще в 1984 году строительство по новому направлению головного участка от Москвы до Каширы (км 20 – км 125) по нормативам первой категории. В середине 90-х годов были начаты и продолжаются до настоящего времени работы по реконструкции отдельных участков существующей дороги в Тульской, Липецкой и Воронежской областях с доведением параметров проезжей части до 4-х полос движения. **Реконструкция осуществляется по очередям, предусматривающим вначале сооружение нового земляного полотна с двумя полосами движения рядом с существующей дорогой, имеющей также двухполосную проезжую часть, а затем, во вторую очередь – ее реконструкцию.**

В результате выполненных работ по состоянию на 1 января 2005 г. на участке от км 132 (граница Московской и Тульской областей) до км 777 (граница Воронежской и Ростовской областей) общим протяжением 645 км, будет осуществляться раздельное и совмещенное движение по 4-м полосам (как с реконструкцией существующей дороги, так и без нее) на протяжении 271,9 км, в том числе по участкам с параметрами категории 1-б (две очереди строительства) – 208,7 км, с раздельным движением на участках законченной 1-й очереди строительства – 63,2 км.



Для приведения параметров дороги в состояние, соответствующее нормативам категории 1-б, на оставшихся участках от км 132 до км 777 потребуется осуществить работы по строительству и реконструкции в сумме 62,8 млрд рублей, в том числе по 1-й очереди – 36,6 млрд рублей.

Мероприятия по развитию автомобильной дороги «Дон» определены экономическими обоснованиями на участках км 0 – км 633 и км 633 – км 860, утвержденными

Росавтодором. В Программе, о которой сказано выше, намечены мероприятия по увеличению пропускной способности с привязкой к конкретным участкам дороги, которые обеспечивают разделение движения транспорта по направлениям путем строительства и реконструкции по нормативам 1-б категории, а также модернизацией и капитальным ремонтом для увеличения количества полос движения на существующей дороге по нормативам II категории.

Кроме того, намечены мероприятия по ремонту дороги с целью повышения безопасности движения как в целом по магистрали, так и на участках с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий. По всем перечисленным мероприятиям определена стоимость работ как в целом на рассматриваемый период 2005–2010 гг., так и с разбивкой по отдельным годам.

Для ряда первоочередных участков строительства и реконструкции, намеченных Программой, разработана проектно-сметная документация, которая уже утверждена в установленном порядке.



Строительство и реконструкцию намечено осуществить на участках, где в настоящее время работы уже выполняются (км 217 – км 221, км 260 – км 273 и км 434 – км 444). Кроме того, из девяти запланированных в перспективе обходов населенных пунктов, расположенных на дороге, намечено построить и реконструировать обходы Воронежа (существующий), Богородицка, Ельца и Верхнего Мамона (проектируемые). Также программой намечаются работы на ряде участков, расположенных между этими населенными пунктами.

В целях снижения капитальных затрат ДСД «Центр» считает возможным отнести за пределы рассматриваемого периода строительство и реконструкцию проектируемых обходов города Ефремова, сел Яркино и Лосево. Вместо этого предлагается в рамках Программы выполнить модернизацию существующей дороги на этих участках, дополнительно построить на них новые мо-

сты и путепроводы, а также осуществить реконструкцию существующих сооружений в пределах этих населенных пунктов для увеличения количества полос движения до четырех.

Намечено развертывание работ по реконструкции существующей дороги в районе обхода Павловска и Богучар с окончанием строительства за пределами 2010 года.

Общая стоимость работ по реализации мероприятий, намечаемых Программой, составляет 32,1 млрд рублей, в том числе по строительству и реконструкции – 26,3 млрд рублей, по модернизации, капитальному ремонту и ремонту – 5,8 млрд рублей.

В результате реализации предлагаемой Программы на протяжении 277,5 км будет осуществлена первая очередь строительства и реконструкции, что позволит обеспечить раздельное по направлениям движение транспорта. На участках дороги, имеющих нормативы II категории, будет увеличено количество полос движения до четырех на протяжении 87,9 км.

Капитальный ремонт и ремонт, включающие восстановление изношенного верхнего слоя покрытия и устройство выравнивающих слоев с поверхностью обработкой, намечено осуществить в объемах, обеспечивающих межремонтные сроки.

Предлагаемые мероприятия позволят оптимизировать на всем протяжении рассматриваемого участка транспортно-эксплуатационные характеристики дороги, обеспечить безопасное движение транспорта и более комфортные условия для участников движения.



Одна из позиций Программы связана с планируемым завершением в 2005 году строительства обхода поселка Даньшино. При этом появятся условия для обустройства и перевода в платную эксплуатацию участка дороги от км 414,7 до км 464,3 общим протяжением 49,6 км (в настоящее время платная эксплуатация осуществляется на участке протяжением 20 км от км 444 до км 464,3).

Эта возможность может быть реализована привлечением и участием управляющей инвестиционной компании, которой можно было бы поручить в последующем и финансирование строительства обхода г. Ельца, расположенного на сопредельном участке (км 355 – км 414,7). **В случае реализации этого строительства за счет инвестиций управляющей компании нагрузка на бюджет при реализации настоящей Программы могла бы быть снижена на 20 процентов, а протяжение платного участка увеличилось бы еще на 56 км.** Стоимость обустройства перечисленных участков для перевода в платную эксплуатацию составит 1,3 млрд рублей (в Программу не включены).

Показатели Программы по годам подлежат корректировке после определения лимитов на 2005 год по строительству, реконструкции, модернизации, капитальному ремонту и ремонту дороги.

НАЦЕЛЕННЫЕ



Владимир Калиничев

На первый взгляд ГУ ДЭП-63 – стандартное для Черноземавтомагистрали предприятие, занимающееся содержанием и ремонтом дорог. Годовые объемы работ составляют около 52 млн рублей по основному профилю и порядка 15 млн рублей дают сторонние заказы.

На попечении этой организации 379 линейных (604 приведенных) километров дорог с интенсивностью движения 15 261 автомашина в сутки. Такая зона обслуживания была сформирована в результате выигранных торгов на содержание. По той же причине произошло объединение ДРСУ-7 и ДРСУ-8, с увеличением численности предприятия до 350 человек.



Дорогу содержит ДЭП-63

ства механизации обеспечивают лишь 30 процентов от требуемого по нормам высокого уровня состояния очистки криволинейного бруса. На 70 процентов это продолжает оставаться ручным трудом и требует привлечения большего числа рабочих.

Но платный участок пока что продолжает оставаться экзотикой. Его длина не превышает десятой части общей протяженности дорог ДЭП-63 и погоды в экономике не делает. Не он выводит предприятие в лидеры, причем не только в рамках ФУАД «Черноземье», но и России в целом.

КАКОВ ПОП, ТАКОВ И ПРИХОД

Давно известную пословицу о том, что каков поп, таков и приход, дорожники в полной мере примеряют на себя – каков директор – таково и предприятие. Они считают, что уклад жизни и стабильность работы в первую очередь зависят именно от руководителя. В данном случае такого человека, как заслуженный строитель России, почетный дорожник и почетный транспортник Владимир Иванович Калиничев. Его дорожная биография началась со строительства дорог в Смоленской области.

Получив там богатейший опыт работы, он пришел на эксплуатационное предприятие в поселке Хлевном, которое тогда, двадцать один год назад состояло из десятка рабочих, старенькой kontоры с удобствами во дворе, да нескольких потрепанных автомобилей.

Сейчас даже воспоминаний о том не осталось. Все ухожено и обустроено, и все, вплоть до цветочной клумбы говорят о тщательном подходе к порученному делу, которое давно уже стало нормой жизни. На заасфальтированной территории предприятия с аккуратными стоячими боксами базиру-

ется более 50 единиц дорожно-строительной и эксплуатационной техники. Здесь же размещены механические мастерские, оснащенные всем необходимым для ремонта – стачочным парком.

Впрочем, дорожники не только занимаются восстановлением техники. Нередко они дают фору машиностроителям, своими силами изготавливая необходимые механизмы. Так, из подручных материалов они сконструировали и изготовили навесное оборудование на грейдер для очистки снега за барьерным ограждением. А его заказ на стороне или приобретение готового аналогичного устройства обошлось бы в 300–400 тысяч рублей.

Другой пример – дорожники ДЭП-63 в прошлом году впервые поработали с машиной для ямочного ремонта БЦМ. Недостаток был замечен один – высокая стоимость. Тут же попытались сделать собственную аналогичную машину. Она обошлась намного дешевле, а работает с таким же качеством. Впрочем, здесь большое значение имеет битумная эмульсия, которую производит Воронежавтодор. После ее использования дорожники ДЭП-63 сделали однозначный вывод о том, что будущее принадлежит эмульсионным технологиям.

ДУХ СОСТАЯЗАНИЯ

Высокое качество, жесткий спрос, достойная зарплата и дух состязательности. Примерно такой получается формула успеха ДЭП-63. Организационно это предприятие разбито на семь мастерских участков, между которыми идет постоянное соревнование.

Как правило, первые места делят между собой платный участок на обходе Хлевного, руководит которым мастер Владимир Иванович Шевченко и участок на обходе Задонска во главе с мастером Анатоли-

НА ПОБЕДУ



Начальник ПТО Татьяна Кошетова и заместитель директора Игорь Бухтояров

ем Михайловичем Коротких. Пожалуй, для их победы есть одно объективное условие – эти участки построены недавно, а новую дорогу, как известно, содержать проще. Но чтобы победить в конкурсе Черноземуправтодора, а тем более в соревновании дорожных предприятий России, нужны усилия всего коллектива. И остальные участки вплотную приближаются к уровню лидеров.

На всем протяжении обслуживаемых дорог, включая альтернативное направление, не увидишь ни ямки, ни открытой трещины. Любой дефект заделывается практически мгновенно. Регулярно обновляется

разметка, ведется тщательный уход за знаками дорожной обстановки. Идет постоянная работа с владельцами объектов придорожного сервиса.

А самое главное заключается в том, что люди душой болеют за производство. Поэтому не зря ФУАД «Черноземье» представляет ДЭП-63 почетное право отстаивать честь автомагистрали «Дон» на Всероссийском конкурсе по содержанию автодорог.

В последние три года конкуренцию ДОНским дорожникам составляло ДРСУ-6 с автомагистрали «Крым». Их участок до-



Главный инженер Александр Болотов

роги под Белгородом запоминаются любому автомобилисту своими качествами и современным видом. Но победителя участники финала определяли сами, в ходе взаимопроверок.

После долгих, тщательных обсуждений подводился итог. В последние два года чаша весов склонялась в сторону ДЭП-63. А впереди новые конкурсы, новые торги, и хотелось бы пожелать новых успехов этому обычному дорожному предприятию, базирующемуся в маленьком, но известном всей дорожной России райцентре Хлевное.

Владимир Чеботарев



МАКСИМУМ ДУШЕВНОСТИ

Дорожником становятся раз и на всю жизнь. Именно так случилось с Владимиром Дмитриевичем Чеботаревым, хранителем музея автомагистрали «Дон», председателем Совета ветеранов Черноземуправтодора.

В молодости он работал в управлении автодороги Невер – Якутск, потом в управлении автодороги «Дон». А когда пришла пора уступить место молодым, оказалось, что пенсионный отдых с дачными грядками оказался не для него. Владимир Дмитриевич по-прежнему всегда в гуще событий. Ищет новые экспонаты для своего музея, готовит к изданию книгу об автомагистрали «Дон», выискивает в архивах крупицы сведений о историческом прошлом дорог.

Берет он на себя и организацию культурного досуга дорожников. В этом году уже дважды организовывал экскурсии в

Прохоровку, на места боев. Для многих участников поездок это стало не только напоминанием о шестидесятилетии Победы, но и неожиданным новым открытием такой знакомой казалось бы истории.

Благодаря неуемной энергии Чеботарева и его товарищей по Совету ветеранов, каждый пенсионер Черноземуправтодора постоянно ощущает на себе заботу родного предприятия. Здесь не забывают поздравить их с праздником, с днем рождения, вручив при этом скромный, но обязательный презент в виде коробки конфет или бальзамической бутылки водки.

Такое трогательное внимание и забота просто невозможны в рамках формальных организаций с громадными благотворительными фондами. Здесь в каждое мероприятие вкладывается минимум средств, зато максимум душевности.



Юрий Зацепин

—В зоне обслуживания нашего предприятия 223,6 км автомагистрали «Дон», проходящей по шести районам Воронежской области: Каширскому, Бобровскому, Лискинскому, Павловскому, Верхнемамонскому и Богучарскому. Это 370 приведенных километров. Окончательно такой объем сформировался после проведенных в прошлом году торгов. Выиграв их мы увеличили протяженность нашего участка на одну треть, создав в дополнение к двум базам в Павловске (км 672) и Богучаре (км 740) еще и базу в Икорце (км 590). Тогда у многих были сомнения в целесообразности укрупнения предприятия. Но прошедший год показал, что мы не только справились, но и значительно повысили качество обслуживания дорог.

Расширение объема содержания увеличило размеры финансирования, дало возможность оперировать средствами и техникой, при необходимости оперативно перебрасывать ресурсы с участка на участок в экстремальных ситуациях. Кроме того, произошло снижение накладных расходов за счет уменьшения доли инженерно-технических работников и служащих. Но, соответственно, увеличилась нагрузка на директора, главного инженера, начальника ППО, главного бухгалтера, главного механика. Немалую ношу взвалили на себя Игорь Грачев, Зоя Судник и Марина Жукова.

А нашим рядовым дорожникам перестраиваться не пришлось. Они и так работают в полную силу. В золотой фонд ДЭП № 66 входят водители КДМ Василий Зюзин, Александр Белоусов, Виталий Ро-

ОТ ТРЕХ

Трех семерками — 777-м километром автомагистрали «ДОН» заканчивается зона обслуживания Черноземуправтодора. Счастливое число, но пока она у местных дорожников ассоциируется с одним из самых сложных участков магистрали. Интенсивность движения здесь не намного меньше, чем на головных участках. Она достигает почти 14 тысяч автомобилей в сутки. А вот параметры во многом отличаются от идеальных. Есть двухполосное движение, есть покрытие, выполненное в незапамятные времена на известняковом щебне. Есть движение тяжеловесов с увеличенными, более 10 тонн на ось нагрузками, и есть одинарные колеса иностранных фур, в жаркое время нарезающих колею до 15 сантиметров.

Противостоит этим сложившимся условиям коллектив ФГУ ДЭП № 66, возглавляемый Юрием Феликсовичем ЗАЦЕПИНЫМ. Ему слово.



На излучине «Дона»

манчук, Николай Воробьев, Александр Крепаков, Иван Хохлов, Виктор Кутепов. Профессионалы своего дела наши линейные руководители: Владимир Маслов, признанный лучшим мастером 2003 года, Юрий Пономарев, Александр Рудаков, Сергей Гоголев, Владимир Ходунов.

Их усилиями коллектив ДЭП-66 в 2003 г. занял 2 место в конкурсе на лучшее дорожное предприятие Черноземуправтодора.

Сейчас мы считаем, что 223 км обслуживания — это нормальный объем для ДЭП, численностью 187 человек, из которых 32 инженерно-технических работника.

Сама система содержания дороги отработана и при нынешних непростых условиях недофинансирования весьма эффективна. Но на долгую перспективу ее не хватит. Проблема в том, что расходы на содержание тесно связаны с возможностями своевременного ремонта. А вот о нем говорить не приходится. Недоремонт накапливается. По факту выпол-

нения работ в прошлом году вместо 40 км отремонтировано только 11. В этом году ситуация лучше, но все равно выделяемых денег хватает лишь на косметический ремонт: 100–150 тонн асфальтобетонной смеси на 1 км дороги плюс поверхностная обработка, и 15 процентов площади под фрезерование.

На деле же участки требуют уже основательных вложений: фрезерования — до 50 процентов, выравнивания и усиления слоями дорожной одежды до 350 тонн на километр, плюс нанесения поверхностной обработки, укрепления обочин, ремонта примыканий. Кроме того, для эффективного ремонта требуется современный подход к выбору конструктивных элементов, внедрение новых технологий для ремонта, применение модифицированных битумов, адгезионных добавок и других дорогостоящих материалов.

Недостаток всего этого напрямую сказывается на возможностях по содержанию дорожных одежд и обочин. Экс-

СЕМЕРОК



Ремонт моста без прекращения движения

плотирующей организации львиную долю лимитного финансирования приходится тратить на ямочный ремонт и заливку трещин. Но если сравнить цену ямочного ремонта и ремонта покрытия асфальтобетонной смесью с последующей поверхностной обработкой, то окажется, что трудозатраты при выполнении ямочного ремонта гораздо выше, чем при устройстве выравнивающих слоев. А его долговечность значительно ниже, чем тех участков, которые полностью отремонтированы.

Получается, именно здесь теряются средства, которые необходимо направить на очистку, покраску, побелку, окашивание, посыпку антигололедных материалов, мытье и замену знаков, уход за водопропускными трубами и других работ по содержанию.

Особо стоит сказать о работах по зимней эксплуатации дорог. Подготовка к зимнему периоду идет весь весенне-летне-осенний период. Заготовка материалов, ремонт техники, ремонт песко-баз и весь прочий комплекс работ. Но как бы мы тщательно ни готовились, все равно погода зачастую вносит свои корректировки. Предвидеть все невозможно. Один сезон может пройти спокойно, другой вопреки прогнозам синоптиков преподносит сюрпризы. В прошлом году у нас декабрь был обычным зимним месяцем. А в январе и феврале 2004 года осадки выпадали чуть ли не ежедневно, на месяц приходилось по 3,5 нормы. Такого не было последние 30 лет. Трижды

ды в Павловском и Боровском районах объявлялась чрезвычайная ситуация, для устранения которой привлекались все возможные силы и средства.

Кроме того, перепады температур были от плюсовой до минус десяти. Дорожная одежда все время в воде. В результате покрытие ослаблялось, и в марте-апреле происходило массовое выкрашивание, трещинообразование, ямочность. Уже в феврале пришлось запускать АБЗ а также работать литыми асфальтобетонными смесями.

В подобных условиях выделяемого лимита и оборотных средств предприятия недостаточно. Приходилось не только использовать все внутренние резервы, но

и брать кредиты, искать дополнительные источники поступления денег. Анализ произошедшего диктует один выход. Необходимо создавать на предприятиях специальный фонд для подобных непредвиденных ситуаций. Он мог бы составлять 25 процентов лимита и при этом контролировался бы заказчиком.

При подготовке к зиме мы сталкиваемся еще с одной проблемой. Стоимость материалов, ГСМ, запасных частей ежегодно увеличивается, зарплата в соответствии с межотраслевым тарифным соглашением растет, а лимит выделяемых средств не поспевает за этим ростом. Поэтому, кроме основной работы по содержанию дорог мы ищем сторонние заказы. Общий объем производства в этом году приближается к 50 млн рублей. Из них порядка 35 приходится на содержание, 11 млн на программу по ремонту и около 3 млн на работу по прямым договорам. И если по содержанию набор работ оптимальный, то по другим направлениям мы будем стремиться увеличить объемы. Сейчас наша рентабельность, как впрочем и рентабельность большинства предприятий дорожной отрасли невелика. Она составляет всего 5–6 процентов. Это позволяет поддерживать уровень средней заработной платы в 5553 рублей и оснащаться элементарными средствами малой механизации.

Остальное во многом зависит от Ространсдорга. И в последние три года с его помощью нам удалось получить автогрейдер, погрузчик, шесть КАМАЗов с дополнительным наливным оборудованием. Это хорошо, но каждое предприятие должно иметь возможность приобретать технику и за собственные средства, и за прибыль. А это возможно только в том случае, если будет работа по ремонту и строительству дорог. Потребность в ней видна невооруженным глазом: российские автомобильные дороги в целом, и в частности, вверенная нам часть магистрали «Дон» интенсивно наполняются грузопотоками. Если в ближайшие 4–7 лет страна не увеличит строительство и реконструкцию дорог, мы задохнемся – автоперевозки окажутся тормозом для всей экономики.



Транспорт идет непрерывным потоком

«ДЕВЯТКА»



Евгений Филин



Такой должна стать вся магистраль

Возглавил это практически новое предприятие Евгений Александрович Филин. Он опытный дорожник. После окончания в 1984 году Ленинградского инженерно-строительного института работал по распределению в Каправтодоре мастером, прорабом, начальником Питкярантского ДРСУ. Затем успешно руководил ГУП ДРСУ-6 в г. Ефремов Тульской области. Последние полтора года работал заместителем начальника Черноземупротдора. А с 1 июля назначен директором ГУП ДРСУ-9.

— Объединение шло поэтапно, поэтому ломки особой не происходило, — рассказал о плюсах и минусах работы крупного предприятия на содержании дороги Евгений Александрович. — Сначала объединилось три предприятия, потом в результате выигранных торгов на участки организаций, неправляющихся с качественным содержанием, прибавилось еще два.

В сущности, на дорогах остались работать те же люди, но изменился подход к делу и значительно уменьшился управленческий аппарат. К примеру, прежде было пять бухгалтерий, сейчас — одна. И так по всем административным направлениям. Общая численность аппарата управления теперь составляет всего 50 человек.



В результате реорганизации в зоне обслуживания ДРСУ-9 оказалось 529 линейных километров дорог (871 км приве-

денных к семиметровой ширине). Из них к первой технической категории относится 85 км, ко второй — 151 км, к третьей — 293 км. На этой сети 27 км составляют транспортные развязки. На ней расположено 72 моста и путепровода, протяженностью более шести километров. Из остальной инфраструктуры насчитывается 422 водопропускных трубы, общей длиной более восьми километров, 117 км металлического барьера ограждения, 49 км линий освещения, 7402 сигнальных столбика, 164 автопавильона.

Цифры внушительные. И может показаться, что зона работы на содержании, которая практически в два раза превышает рекомендованную для одного предприятия, слишком велика. Но на деле техника ДРСУ-9 максимально приближена к рабочим участкам, потому что она размещена на базах прежних ДРСУ, преобразованных в прорабские участки.

Искключение составит лишь ПДРУ-10, которое располагалось в поселке Боровом, всего в 17 километрах от главной базы ДРСУ-9. Отсюда техника вскоре будет переведена практически в середину обслуживаемого участка, в поселок Галкино, где в соответствии с проектом обхода с. Даньшино строится новый ДРП.



Формально реорганизация завершена. Но понятно, что нерешенных вопросов еще множество. Один из них — по обеспечению техникой — в этом году сдвинулся с мертвой точки. В последнее время для ра-

боты на федеральной дороге Росавтодор активно выделял в аренду машины и механизмы. В результате оснащение значительно улучшилось, но при этом только арендные платежи в ДРСУ-9 составляли около 800 тысяч рублей в месяц. Ноша была непомерной и для этого и для многих других предприятий. И вот теперь Росавтодор передает арендованную технику на баланс ДРСУ. А в дальнейшем обновление основных средств можно будет проводить за счет амортизационных отчислений.

Конечно, какую-то часть можно будет приобретать и за счет прибыли. Но говорить о прибыли, занимаясь только содержанием, не приходится.

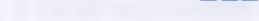
— Большие объемы по содержанию не означают, что можно ничего не делать, — говорит Евгений Александрович. — Ни одно ДРСУ по всей России без ремонтов и дополнительных объемов прожить не может. Это связано с тем, что зимой у нас на содержании работы значительно больше, чем летом. А людей надо занять, дать им возможность работать и зарабатывать. Поэтому летом обязательно нужен дополнительный объем работ. Да и техника простаивать не может. Мы не бюджетная организация, а хозрасчетное предприятие и наша задача получать прибыль, платить нормальную зарплату, которая сейчас настолько низка, что стыдно цифры называть. Если в ближайшее время ситуацию с оплатой труда не изменим, потеряем специалистов, а это нежелательно...

ПРОДОЛЖАЕТ ПУТЬ



Икорецкий участок ДРСУ-9

Чтобы увеличить зависимость заработной платы от выполненного объема работ и уйти от уравниловки в оплате, в ДРСУ-9 решено внедрить внутрихозяйственный хозрасчет. Надо добиваться того, чтобы не только руководители, но и каждый рабочий считал деньги и искал возможности для экономии средств. При распределении зарплаты не по тарифам, а по прибыли возможен вариант, когда на одном прорабском участке зарплата будет значительно выше, чем на другом. Люди на себе почувствуют прямую зависимость труда и зарплаты. Директор нацеливает коллектив на то, чтобы повысить объемы работ с 80 до 120 млн рублей в год и сделать предприятие прибыльным.



Кроме организационных мер предпринимаются и технологические. Так при работе на содержании дорог дорожники ушли от использования битумов и работают только с битумными эмульсиями. Для этого приобретена соответствующая техника. А в дополнение к пяти БЦМ и четырем швозаливщикам, собственными силами изготовлено восемь машин для ямочного ремонта. Качественной эмульсией в достаточном количестве обеспечивает Воронежавтодор. А чтобы не возникало даже возможности неожиданных сбоев с поставками, во всех прорабских участках построены емкости для приема и хранения эмульсии.

Словом, работа по улучшению деятельности ДРСУ ведется по всем направлениям. Но, к сожалению, ни одному предприятию неподвластны вопросы финансирования.

— По содержанию пока что финансирование держится на определенном уровне, хотя бы инфляция учитывается, — констатирует Евгений Филин, — но уже далеко не все виды работ которые требуются на дороге, подкреплены денежными средствами. Два года подряд Росавтодор списком дает указание не выполнять их, поскольку нет средств. А участник движения едет, и считает, что дорожники плохо работают, что у них все необходимое есть, а они в порядок дорогу привести не могут.

По ремонтам еще хуже — ежегодно идет уменьшение объемов. Хотим отремонтировать больше километров за меньшую сумму. Доработались до абсурда: 300 тысяч рублей отпускается на ремонт километра федеральной дороги с интенсивностью движения около 20 тысяч автомобилей в сутки. Да еще при этом даем гарантию на 4 года. Мы это делаем, но любому профессиональному понятно, что говорить о высоком качестве и о многолетней гарантии можно лишь тогда, когда на километр ремонтируемой дороги будет выделяться не менее миллиона рублей. В недавнем прошлом все возмущались, что на содержание средства отпускались по остаточному принципу, теперь же впору возмущаться, что на финансирование ремонта вообще никаких принципов не осталось.



У поворота на Тамлык

ПРЕДВЕСТИКИ НОВЫХ СТРОЕК

Магистраль «Дон» давно уже стала неотъемлемой частью истории Воронежского филиала Гипродорнии. Вместе с этой автодорогой росла и совершенствовалась главная дорожная проектная организация российского Черноземья. О достижениях проектировщиков наглядно свидетельствуют десятки почетных дипломов и наград. Одна из последних — золотая медаль Российско-Швейцарского клуба бизнеса «За безупречную деловую репутацию», присвоенная по результатам многолетних наблюдений за российскими предприятиями.

Обо всем этом мы беседуем с директором института, кандидатом технических наук Виктором Кузьмичом БАТУРИНЫМ, который четверть века работает здесь, и уже пятнадцать лет руководит коллективом.

— **В**иктор Кузьмич, проектировщики всегда опережают строителей. В проектах вашего института «Дон» уже давно привольно течет по всей трассе. А как на самом деле?

— До Воронежа осталось построить порядка 200 километров. И тогда будет по четыре полосы движения на всем протяжении. Трасса вся уложена на местности, основные решения приняты, инженерные проекты на выходе. Уже есть утвержденные перегоны. Другие еще в стадии экспертизы.

Но в последнее время в ходе реорганизации Росавтодора появился неожиданный взгляд на ближайшее будущее магистрали «Дон». В частности, он предусматривает в целях экономии средств отказ от строительства обходов. Считаю это ошибкой. Наводить ревизию на готовые согласованные со всеми инстанциями решения не так просто. Это потребует дополнительных расходов и дополнительного времени, а рано или поздно все равно придется выводить поток транспорта из населенных пунктов.

К тому же во многих случаях проложение трассы по существующему маршруту экономии не дает. Сейчас заканчивается большой инженерный проект 700–740 км от Богучара в сторону Мамона. Он предусматривает неглубокий обход Мамона с мостом-эстакадой протяженностью около полутора километров через Дон. Весомый объект и по стоимости, и по материалоемкости. Но если идти по существующему направлению, то необходимо будет снести более 100 жилых домов и построить временный мост. Так что наше решение оправдано. Все возможные варианты как по этому, так и по другим участкам предварительно рассмотрены и местной и областной администрациями, согласованы и утверждены во всех мыслимых инстанциях.

— На территориальных дорогах Воронежской области долгое время действовал своеобразный полигон для обкатки идеи платных дорог. Сейчас он

закрыт, но на магистрали «Дон» организован платный участок. Есть ли будущее у него?

— Как известно, правительство одобряет концепцию платных дорог. Пока что плата взимается на обходе Хлевного, протяженностью 22 километра. Но уже построен обход Задонска, идет строительство обхода Данышино. С присоединением этих участков платная дорога увеличится до 50 км. А дальше трасса на местности уложена с учетом наращивания этого участка до 120 км, и она будет включать обход Ельца.

Для того чтобы обосновать эффективность и необходимость этого шага, ДСД «Центр» объявила торги на обоснование инвестиций. Работу выполняли мы.

— А теперь готовите проектную документацию?

— Не совсем. Есть принятая схема, есть инженерный проект. И если на высоком уровне будет принято решение продолжать реконструкцию магистрали «Дон», то лишь тогда потребуется подготовка рабочей документации. По положению принятому Росавтодором, ее заказывают непосредственно подрядные организации.

— Было бы логично предположить, что эта работа достанется вашему институту, или сейчас подрядчики, получив лицензию, могут сами создавать проектные группы и заниматься проектированием?

— Лицензии на проектирование есть у многих. Но нет опыта. Так что если ДРСУ или ДСУ возьмется за проектирование магистрали первой категории, это будет подвиг, заранее обреченный на неудачу. То же самое можно сказать и о мелких проектных организациях, которых в Воронеже сейчас около десятка. Некоторые пытаются делать проекты хорошего качества, но в основном люди просто хотят заработать деньги, не имея для этого ни соответствующей базы, ни оборудования.



Виктор Батурин

Качественное выполнение проектных работ предусматривает наличие современных методов проектирования. Мы, например, давно уже применяем шведские геодиметры и другие особо точные приборы. У нас есть спутниковая система, позволяющая с высочайшей степенью точности выполнять все расчеты. Пользуясь этим оборудованием, наши специалисты могут пройти линию трассы до 20 км в день. А работа с теодолитами, которыми оснащены небольшие проектные структуры — это каменный век в проектировании.

— Высокое качество и быстрота подготовки проектной документации способствуют получению новых заказов?

— Безусловно. Мы традиционно участвуем в торгах и работаем по всем областям Центрального федерального округа. Но постоянно расширяем зону влияния. После печально известного паводка на Кавказе мы разрабатывали там проекты на восстановление пяти мостов.

Кроме этого, в результате конкурсных торгов в Северо-Западном регионе мы получили заказы в Вологодской, Псковской и Мурманской областях. Эта зона имеет свои характерные климатически-геологические особенности, которые нам пришлось детально изучить. Несколько пугала нас и удаленность от Воронежа, но современные средства работы и передвижения сглаживают этот эффект.

— Известно, что вы активно работали на обходе Санкт-Петербурга. Что происходит там?

— Как раз с Санкт-Петербургом и началось наше проникновение на северо-запад. В первые дни 2000 года, когда большинство предприятий устроило длинные рождественские каникулы, мы работали, и звонок из Росавтодора с приглашением на совещание по восточному обходу, хотя и был неожиданным, врасплох не застал. Мы спешно подняли картографические материалы,



Коллектив Воронежгипродорни

подготовили предложения, и в результате совещания именно нам поручили выполнить предпроектные проработки по восточному обходу.

Главное было в том, как уложить трассу. На первый взгляд напрашивался дальний обход. Но, рассмотрев ситуацию детально, мы предложили ближний вариант. Он не только решил проблему транзитного движения автомобилей, но и помог стабилизировать городские потоки транспорта. Это был наш вклад в обоснование инвестиций. Кроме того, участок полукольца, протяженностью в 65 км был поделен на лоты и выставлен на торги. Мы работали на 16 объектах.

В данное время инженерный проект по обходу Санкт-Петербурга закончен, рабочая документация разрабатывается по мере надобности и наличия финансовых средств. Так что теперь наша доля работы там невелика. И, конечно, не все складывается так, как хотелось бы. В июле мы в составе консорциума из Гипрдорнии, Союздорпроекта и Гипростроймоста, участвовали в очередных торгах на проектирование 15,6 км трассы от восточного обхода до магистрали Нарва. При многомиллионной стоимости объекта мы проиграли с разницей в цене... на 34 рубля. Комиссия отдала предпочтение Петербургдорсервису.

– Получается, что идет спад в вашей работе?

– Не совсем так. В целом последние годы институт держался на одном уровне, осваивая порядка 50 млн рублей. Рост объемов до 70 млн рублей был связан с обходом Санкт-Петербурга. А сейчас, после окончания этой работы, мы вернулись в прежнее русло, сократив коллектив с 450 до 300 человек. На работоспособности это не сказалось. У нас по-прежнему два мостовых и два дорожных отдела. В каждом отделе по две, а в дорожных по три проектных бригады. В случае необходимости или при появ-

лении новых объемов мы легко увеличиваем количество бригад, звеньев.

– Я думаю те, кого сократили, легко найдут работу в дорожных организациях Воронежа, ведь школа Воронежгипрдорни высоко котируется среди дорожников области.

– Это неудивительно. В дорожных предприятиях работает немало тех, кто начинал в Воронежгипрдорни. Это своеобразная кузница кадров. И понятно почему. С одной стороны, у нас богатые традиции, ведь наши корни как проектной организации прослеживаются с 20-х годов прошлого века. А непосредственно как институт Гипрдорни был образован в 1948 году, на базе проектных контор. В целом сменилось четыре поколения проектировщиков, накапливающих и передающих по наследству свой богатейший опыт.

С другой стороны, в последние 15 лет я преподаю в Воронежском государственном строительном университете и постоянно вхожу в состав госкомиссии. Естественно, что как директор, я заинтересован в привлечении к нам лучших специалистов. Иногда в год в Воронежгипрдорни приходило до 10 выпускников. В результате сейчас средний возраст коллектива 37 лет. Кадровый потенциал сочетает зрелость, мудрость и опыт старшего поколения с раскрепощенностью, свободой мышления и полетом фантазии молодых специалистов.

Такое сочетание позволяет кроме традиционных видов работ по подготовке проектно-сметной документации, осваивать новые направления деятельности. Прежде всего, это инвентаризация земель, определение полос отвода автодорог, границ земельных участков и прочее. Не менее важная сфера – обследование и диагностика мостов. Этим мы занимаемся в течение пяти лет и добились хороших результатов. Один из последних видов работ – составление проектов на эксплуатацию искусственных сооружений.

– А каковы перспективы традиционной деятельности, проектирования автомобильных дорог?

– Во многом они связаны с негласным сопстванием автомобильного и железнодорожного транспорта, в котором приоритет постепенно получает автомобильный. Дело в том, что в границах СССР сеть железных дорог имела законченный транспортный смысл. Но когда границы разрушились, многие маршруты потеряли значимость

Вдобавок с началом рыночных отношений появилось множество средних и мелких предприятий, которым предпочтительнее перевозить свои грузы небольшими партиями, без перевалки. А это позволяют сделать только автомобильные дороги. В направлении север – юг они уже пропложены и постоянно совершенствуются. Но с каждым годом все острее становится необходимость в широтной магистрали. С учетом того, что Москва и московский транспортный узел уже не справляются с пропуском автотранспорта в широтном направлении, для рассредоточения и перенесения части потока транспорта южнее, в перспективе планируется строительство такой автомобильной дороги.

Ориентировочно ее трасса пройдет так: граница Украины – Рыльск – Курск – Воронеж – Саратов и далее на Казахстан. Есть прогнозы, что этот маршрут оправдывает себя достаточно быстро. И потому Росавтодор и управление автомагистрали «Крым» провели торги на разработку обоснования инвестиций. Участвовали проектные организации со всей России – от Петербурга до Томска, но победу присудили нам и мы в полной мере развернули работу по сбору исходных данных и по составлению документации нового южного широтного направления автомобильной магистрали. Это перспективное дело будущего, а пока мы планируем по-прежнему участвовать во всех торгах, и по возможности выигрывать их. Наш коллектив готов к любой работе.

ЛИПЕЦКИЙ ФЕНОМЕН

О том, что лучше подрядчика по строительству автодорог в Липецкой области не найти, я слышал от нескольких авторитетных дорожников, и потому на подъезде к месту производства работ на автомагистрали «Дон» ожидал увидеть стройную технологическую цепочку импортной техники в работе. Но участок встретил ровным идеально уложенным выравнивающим слоем. О недавнем присутствии техники говорила лишь маленькая, утоптанная колесами машин и катками, площадка для стоянки техники при дороге. — Комплекс перебросили на обход Воронежа, для укладки асфальтобетона на мосту, — пояснил генеральный директор АО «Елецкое ДСУ-3» Алексей Михайлович СИМОНОВ, подъехавший на «Волге».

Когда я услышал от него, что это предприятие, численностью 500 человек выполняет объемы более 200 миллионов рублей в год, то невольно вспомнил поговорку о том, что встречают по одежке. Почему-то подумалось, что при таких показателях директор мог бы ездить на роскошном джипе.

Посмеявшись над этим предположением, Алексей Михайлович тут же поясняет ситуацию. «Волга» вполне годится для коротких поездок, поэтому пока работали в своей родной Липецкой области, к ней привыкли. Теперь, когда объекты раскиданы, и в день приходится делать концы по 400–600 километров, она, конечно, мало подходит для руководителя. Но пока смена служебной машины не планируется. Зато в задачах на 2005 год приобретение нового импортного асфальтобетонного смесителя. Два имеющихся модернизированных кременчугских АБЗ, уже с трудом справляются с растущими объемами. Но так было не всегда.



Расположившись в уютном кафе-салоне на границе Липецкой области мы беседуем о предприятии с почти сорокалетней историей. В составе Липецкавтодора оно построило практически всю сеть областных дорог общего пользования.

Грянувшая перестройка чуть было не похоронила Елецкое ДСУ-3. Выжить не помогали ни прошлые заслуги, ни акционирование, ни выход из состава Липецкавтодора.

К очередным выборам гендиректора строители подошли с плачевными результатами. В некогда мощном коллективе оставалось 60 человек да 15 единиц потрепанной дорожной техники. Плюс был один — это люди, умеющие и главное желающие работать. Нужен был хороший лидер, человек, способный претворить в жизнь это желание.

Выбор пал на Алексея Симонова, опытного дорожника, который после

окончания Воронежского строительного института прошел хорошую школу в Старой Руссе, и уже 4 года руководил подсобными производствами ДСУ, успев и здесь зарекомендовать себя нестандартным подходом к делу и умением найти выход из самых сложных ситуаций.

Но, как сразу подчеркнул новый генеральный директор, без поддержки коллектива не справиться с намеченными задачами, надо работать всей командой. Его поддержали все. С уважением и гордостью называл Алексей Михайлович своих коллег. Это главный инженер Юрий Николаевич Семянников, начальник планово-производственного отдела Николай Леонидович Лапин, главный бухгалтер Валентина Федоровна Скуратова, главный механик Владимир Викторович Коватев, заведующий мастерскими Александр Владимирович Шебанин и другие руководители участков, инженеры, линейные мастера. Эти люди делали и продолжают делать политику предприятия.



Начали дружно. Искали работу, возможность обзавестись техникой, улучшали организацию производства, налаживали контакты с наукой и машиностроителями. От каждого по возможности поступали идеи, технические и рационализаторские предложения. А чтобы знать, что каждый работает на себя и все на каждого, они, по предложению Симонова, с первой прибыли выкупили акции из госсобственности. На оставшиеся средства приобрели асфальтоукладчик.

Дело сдвинулось с мертвой точки. Появились первые серьезные объемы. На руку коллективу сыграл тот факт, что как раз тогда вошел в силу Закон о дорожных фондах. И эту возможность не упустили.

Что касается руководителя, то время подтвердило правильность выбора. И через два года генерального директора единогласно перевыбрали сразу на четыре года. О том, как прошли выборы в



Алексей Симонов

2000 году, я даже не стал спрашивать. На мой взгляд, при такой работе предприятия, вопроса о смене руководства возникать не должно. Даже десятикратно увеличившийся набор техники говорит сам за себя. Более 120 дорожных машин, 34 самосвала. И это не предел. Надо развиваться дальше, считает Алексей Симонов.

И в этом его полностью поддерживают соратники. Как те, с кем он начал, так и те, кто пришел недавно. А это в основном молодежь. Средний возраст работающих на предприятии составляет 38 лет. Молодых ребят сюда зазывать не надо. Чтобы устроиться дорожным рабочим, очередь стоит. Найти специалистов на технику сейчас сложнее. Их приходится готовить.

Но в целом, как считает Алексей Симонов, рецепт решения кадровой проблемы прост. Нужна стабильная работа. Тогда появляется возможность представить человеку весь социальный пакет льгот. От оплачиваемого отпуска, отдыха детей в лагерях и лечения желающих в санаториях, до обеспечения жильем. В этом году Елецкое ДСУ приобрело для своих сотрудников две квартиры, а в прошлые годы, когда развивались более активно, покупали по 9–16 квартир.



Развитие предприятия идет по всем направлениям: и по наращиванию мощности, и по набору работ, и по техническому совершенствованию. Курс взят на полную автономию. На расположенной в Ельце базе дорожники производят все необходимые материалы: асфальтобетон, бетон, железобетон. Два щебнедро-

Несмотря на то, что главной деятельностью ДСУ всегда было строительство дорог, в последние годы елецкие дорожники начали активно заниматься содержанием. Потребность в этом возникла не из-за недостатка строительных объемов, и не из желания получить на этом прибыль, а скорее из-за сезонности строительных работ. Стабильным коллективом может быть лишь тогда, когда люди заняты круглый год, — так думают здесь.

Поэтому, начав с обслуживания территориальных дорог, в этом году Елецкое ДСУ взяло на субподряд содержание в пределах Липецкой области

федеральной автодороги Орел — Ливны — Елец — Липецк — Тамбов. Это порядка 100 км. Для таких работ пришлось оснаститься соответствующей техникой — приобрели спецмашины дорожного мастера, полностью оснащенные для текущего ремонта, закупили комбинированные дорожные машины.

Впрочем, сами строители относятся к работам по содержанию, как к вынужденной мере.

— Когда есть надежда на постоянную работу и солидные объемы, нет необходимости менять специфику, — говорит Алексей Симонов. — В ходе развернутого строительства можно занять коллектив и зимой, на отсыпке земляного полотна, и на возведении малых искусственных сооружений. Но, хотя следующий год мы подкрепили объемами и строим большие планы на перспективу, будущее все-таки туманно. Нам, как и всем, очень хотелось бы, чтобы отрасль работала без катаклизмов, чтобы во всем была стабильность. А для этого есть только один путь, подтвержденный практикой — существование целевых дорожных фондов. Их отмена была ошибкой. Их надо возрождать и работать.

Возвращаясь в Воронеж, мы снова проезжали мимо площадки для отстоя техники. Рядом с ней остановился трейлер, с которого в считанные минуты скатились катки, занявшие исходную позицию для продолжения работ на автодороге «Дон».

Коллектив Елецкого ДСУ-3 поздравляет всех коллег с Днем дорожника и от души желает удачи, стабильности, новых заказов



В считанные минуты катки готовы к транспортировке

бильных комплекса перерабатывают высокопрочные каменные материалы, получаемые с Павловского карьера, из Кировограда и Петрозаводска. В хорошо оборудованных мехмастерских выполняется любой ремонт техники. Кстати, в этом одна из причин того, что ДСУ пользуется отечественными машинами и механизмами, хотя и последних модификаций, дополненных импортными комплектующими.

Так, асфальтоукладчики здесь брянские, но с немецкой следящей системой. Автогудронаторы — Бецема — Россия. Щебнераспределители Башинг — Беларусь. Аналогичен и подбор остальных машин.

— Отечественная техника и в приобретении, и в эксплуатации намного дешевле, — поясняет Алексей Симонов. — Простой пример: фреза для холодного фрезерования фирмы «Виртген» стоит 10–15 миллионов рублей. Аналогичная брянская фреза стоит 2,5 миллиона. Есть возможность почувствовать разницу, и есть смысл подумать над приобретением. А нестабильность отрасли вдобавок к этому заставляет задумываться об условиях и возможности недорогого ремонта оборудования.

Ко всему прочему, взаимодействуя с отечественными производителями, мы по ходу дела можем давать свои предложения на доработку того или иного узла. Но мы пошли еще дальше и стали базовым предприятием для испытания и обкатки выпускаемой техники. В частности, сейчас в Елецком ДСУ проходит испытания новый гусеничный асфальтоукладчик Радицкого машиностроительного завода с шириной укладки полотна 9 метров.

Такие же связи налажены в освоении новых технологий. Елецкие дорожники активно сотрудничают с Воронежским государственным университетом, с различными научно-исследовательскими институтами.



Шестьдесят процентов работы предприятия выполняет по заказам Черноземо-муравтодора и Управления автомобильных дорог Липецкой области. Остальное приходится на мелких заказчиков.

В этом году среди основных объектов капитальный ремонт на 345–348 км и на 464–479 км автодороги «Дон». Еще два участка в работе на 170–175 км и на 202–204 км автодороги Орел — Ливны — Елец — Липецк — Тамбов.

Кроме того, по линии областного заказчика ведется реконструкция автодороги от границы Тульской области на Воскресеновку и Данков с выходом на трассу Данков — Липецк. Там, на участке в 10 километров предстоит полностью заменить дорожную одежду и довести дорогу до норм третьей технической категории.

По мнению Алексея Симонова такой же ремонт, с заменой подстилающих слоев дорожной одежды, а кое-где и земполотна, надо выполнять на федеральных дорогах. Но сейчас, к сожалению, едва хватает средств на ремонт верхних слоев. Тем не менее на любые свои работы, включая благоустройство, Елецкое ДСУ дает гарантию четыре года.

ЛИДЕРЫ СРЕДИ ПРОФЕССИОНАЛОВ



Руководитель ООО «БАС-ПРОФИ» Александр Селютин

Уже несколько лет подряд ООО «БАС-ПРОФИ» неизменно выполняет разметку на территории Московского Кремля. Для непрофессионала одной этой фразы было бы достаточно для характеристики предприятия.

Специалисту нужны и другие данные. К примеру, о том, что «БАС-ПРОФИ» оснащено экструдерными машинами для нанесения термопластика и машинами безвоздушного типа для нанесения краски. Что среди парка техники, насчитывающего тридцать единиц «с иголочки», есть машины для поперечной и продольной разметки, есть машины для демаркировки. А для выполнения больших объемов работ в состав предприятия входит мощный магистральный разметчик.

Что среди пятидесяти сотрудников есть не только грамотные менеджеры и толковые исполнители, но и те, кто серьезно занят научными разработками. В своей хорошо оснащенной лаборатории, с привлечением при необходимости лабораторий смежников, специалисты предприятия ведут собственные разработки разметочных материалов. Таких как термопластик, спрей-пластик, холодный пластик и краска. Причем это не подражание или заимствование известных составов. Это принципиально новые, запатентованные материалы. Они дешевле и долговечнее известных до этого образцов.

Собственные разработки, великолепная техника и высокое качество работы позволяют идеально выдерживать гарантийные сроки. По термопластику срок эксплуатации разметки составляет три года, по спрейпластику и холодному пластику – от двух до трех лет, по краске – свыше года. Причем подразумевается, что до окончания гарантии разметка не просто держится на дороге, а работает в полную силу.

О том, что так и происходит на деле, свидетельствуют десятки положительных отзывов о выполненной работе.

– Наше кредо – качество плюс мобильность, – говорит руководитель ООО «БАС-ПРОФИ» Александр Селютин. – Брак встречается крайне редко по объективным причинам. Practically не случается и простое техники из-за поломок. Это обеспечивается высоким профессионализмом всех наших сотрудников...

Кроме прямой производственной деятельности БАС-ПРОФИ совместно с ГИБДД России ведет активную работу по повышению безопасности дорожного движения, и даже вносит предложения по изменению ГОСТов на разметку.

А еще активно участвует в ежегодных конкурсах по нанесению и испытанию экспериментальных материалов, используя инновационные технологии.

В результате такого комплексного подхода оборот ООО «БАС-ПРОФИ» неуклонно растет, хотя пока еще фирма соответствует банковскому стандарту малого предприятия.

PROFI-LEADER





Владимир Гуржий

НА ФУНДАМЕНТЕ МОСТОТРЕСТА

Набор работ Мостоотряда-81 впечатляет. Он субподрядчик на двух сдаточных объектах автомагистрали «Дон». Он главный подрядчик на основном городском объекте Воронежа - Чернавском мосту, к возведению которого приложил некоторые средства и Росавтодор. Он же занимается строительством главного объекта на территориальных дорогах - это мост длиной более 400 метров на обходе Нововоронежа. Есть и другие стройки.

Но большие объемы к концу строительного сезона перестали радовать мостовиков. Если сдаточные объекты на федеральной дороге профинансираны в полном объеме, то на городских и территориальных объектах приходится работать за счет оборотных средств и кредитов. Долги заказчиков на начало осени доходили до 180 млн рублей. Каким же должен быть подрядчик, чтобы тянуть такой воз финансовых проблем?

- Мы закалились в период бартера и неплатежей второй половины девяностых годов, - невесело пытается отшутиться директор мостоотряда Владимир Гуржий, но тут же переходит на серьезный лад и объясняет, почему при такой задолженности его предприятие живет и почему не обостряется социальная напряженность в коллективе.

Дело в том, что Мостоотряд-81 нельзя рассматривать в отрыве от головной организации ОАО «Мостотрест», в который входят 16 организаций в Европейской части России. Все они - филиалы мостотреста, и когда уплатой налогов ведает головная организация, работать намного проще.

Также легче и с выполнением больших объемов. Если вдруг появляется необходимость развертывания масштабного строительства, в считанные дни у мостоотряда появится любая требуемая техника и сотни, а то и тысячи необходимых специалистов в дополнение к своим 400. Люди в мостотресте вообще, и в мостоотряде в частности, привыкли работать по вахтам.

- Настоящие мостовики должны жить на колесах, - считает Владимир Гуржий. - И вахта, что за 200 километров, что за тысячу километров для наших людей дело привычное. Хоть за три тысячи километров поедем, если будут реальные объемы, подтвержденные финансированием. Ко всему прочему, нельзя забывать, что мы сохраним статус полувоенизированной организации и в случае военных действий автоматически превращаемся в воинское подразделение. Я становлюсь командиром батальона, а мои подчиненные - военнослужащими со всеми вытекающими дисциплинарными последствиями, вплоть до расстрела за невыполнение приказа. Поэтому и в мирное время мы стараемся обеспечить жесткую исполнительскую дисциплину всеми методами...

Такой же жесткой дисциплиной отличаются мостовики по отношению к заказчикам. Все порученное выполняется четко, в срок и с высоким качеством. Одно омрачает эти отношения - парадокс между требуемым и возможным.

- Мы знаем, как сделать лучше, так, чтобы с легкостью можно было давать гарантию не на четыре года как сейчас, а намного больше, - говорит Владимир Гуржий. - Надо применять дорогостоящие высококачественные и высокопрочные материалы. Но понятно, что средств на них нет и потому принято делать дешево и сердито. Ошибочный взгляд, надо заглядывать вперед и думать о будущем. Готовый пример перед глазами - мосты, массово построенные в шестидесятые годы из конструкций, часто изготавливавшихся в полевых условиях, также массово пришли в негодность. Хотя при качественном подходе могли бы служить по сотне лет...

Определенные недостатки конструкций, не требующие огромных вложений, мостовики стараются исправлять собственными силами. Самый простейший пример - перильные ограждения. Сделай их коробчатыми - внутри будет скапливаться влага, которая просочится на поверхность ржавыми потеками, а примени кованые перила - и они будут радовать глаз долгие годы без дополнительной покраски. И таких маленьких секретов у мостовиков сотни, если не тысячи. И это несмотря на то что в результате экономических преобразований последнего десятилетия произошел своеобразный пробел в связи поколений.

Старшее поколение мостовиков, среди которых, кстати, было немало чернобыльцев, ушло слишком быстро. Пришедшая молодежь еще не успела накопить достаточный опыт для руководства подразделениями мостоотряда. Но, тем не менее, они успешно справляются. Тем более что им есть у кого поучиться, ведь самому Гуржию опыта не занимать. После окончания в 1978 году Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта по специальности строительство мостов и метрополитена, он до 1987 года работал в Ростове-на-Дону, в Мостоотряде №10, занимавшемся крупными, внеклассными объектами. Потом восемь лет Гуржий успешно руководил мостоотрядом в Кирове. А в 1995 году принял дела Мостоотряда №81. Находились они в плачевном состоянии. Но к десятому году руководства Гуржия мостоотряд уверенно стоит на ногах и обеспечивает любые потребности Воронежского региона в качественном и эффективном строительстве новых мостов.



Бабровская развязка



Николай Волостных

3 то удивительное предприятие базируется в районном городе Павловске, но работает по всей центральной России. При общей численности в 39 человек, оно выполняет объемы работ более чем на 30 млн рублей. Четырехлетняя история ООО «Павловскдорстрой» стала историей освоения самого совершенного на современном этапе развития дорожного строительства способа нанесения поверхностной обработки. Об этом рассказывает человек, стоявший у истоков создания нового предприятия, его генеральный директор, заслуженный строитель России Николай Иванович ВОЛОСТНЫХ.

— Четыре года назад в Воронежской области не было ни одной нормальной машины, которая могла бы делать поверхностную обработку, достаточную для обеспечения сохранности дороги хотя бы на два-три года и уж тем более никто не мог гарантировать 4 года службы, как это делаем мы. После тщательного изучения европейского и американского опыта было принято решение о создании Павловскдорстроя — дочернего предприятия ОАО «Павловскгранит». Для него решили приобрести тогда еще неизвестный в России комплекс «Шефер» — ремонтно-укладочная колонна, который мог бы делать поверхностную обработку с синхронным распределением щебня и битумной эмульсии.

Материалы необходимого для этого качества искать не пришлось. Производство битумной эмульсии в совершенстве освоил Воронежавтодор, а гранитный щебень — один из основных видов продукции главного учредителя нового предприятия ОАО «Павловскгранит». Правда, для дополнительной обработки щебня закупили собственную дробильную установку, производительностью до 600 тонн каменного материала за смену. Получаемый кубовидный щебень перерабатывали сначала до рекомендованной производителями техники фракции 10–15. Но оказалось, что при таком размере появляется повышенная шумность от колес автомобиля и сейчас дорожники переходят на фракцию 5–8 на местных и 8–10 на федеральных дорогах. Это не толь-

БОЛЬШЕ в МАЛОМ

ко уменьшает шумность, но и увеличивает производительность труда.

Первые километры поверхностной обработки сделали по заказу Главного управления автомобильных дорог Воронежской области в Бутурлиновском районе. Технология нанесения и результаты были продемонстрированы руководителям федеральных дорог Центрального федерального округа. И вскоре поступил первый серьезный заказ из Калужской области. Там выполнили поверхностную обработку на десяти километрах обхода города и по просьбе администрации произвели работы на въезде в Калугу. Потом работали в Белгородской области. Прошло уже больше двух лет, но обработка везде держится и работает идеально. Ее высокое качество стало хорошей рекламой Павловскдорстрою, и спрос на подобные работы начал расти.

В этом году работу укладочной колонны можно будет наблюдать на старом Калужском шоссе и на автодороге «Дон». В целом комплекс состоит из 15 автомобилей. Сам «Шефер», каток, две машины на подаче, две для перевозки эмульсии, одна КДМ для очистки дороги и удаления излишков щебня, погрузчик, два трака и вспомогательные автомобили.

«Шефер» базируется на базе тягача MAN. Он прошел уже больше 60 тысяч километров и успел поработать в нескольких европейских странах — в Болгарии, Греции, Германии. Машина достаточно надежная. Но в связи с особенностями российских условий эксплуатации, исключающих тщательные дорожестоящие профилактические работы через каждые 15 тысяч километров, дорожники слегка переделали конструкцию рабочего органа щебнераспределителя. И теперь важно только одно — чтобы компьютерная система, сопровождая повышенный темп работы, действовала без сбоев.

Нанесение поверхностной обработки непосредственно на объекте начинается как только теплеет полотно дороги, примерно в

9–10 часов и продолжается до темноты. Но чью в целях безопасности дорожного движения комплекс не работает. Особо сложно работать в Подмосковье и Москве. Хотя интенсивность движения на всех федеральных дорогах практически одинакова, там, ко всему прочему, добавляются административные ограничения: запрещено работать в пятницу полдня, в субботу полдня и в воскресенье. Коллектив болезненно относится к таким простям в хорошую погоду и, в сущности, в сезон не признает ни воскресений, ни праздников.

Зимой комплекс отправляется на базу в Бутурлиновку. Сам «Шефер» хранится на теплой стоянке — компьютеру вредны перепады температур. Остальная техника используется на дорогах. Интенсивность работы такова, что комплект автомобилей «Татра» и погрузчик, поставленные вместе с «Шефером», пришли в негодность. Замену им подобрали с трудом. Идеально подошел только белорусский самосвал на базе «Урагана». Его кузов точно подходит к приемному бункеру и не складывается сразу, как у КамАЗов, что очень важно для технологической процедуры поверхностной обработки.

И, конечно, не менее важен человеческий фактор. Две громадные машины движутся задним ходом и при этом их водители должны с ювелирной точностью состыковать кузов с приемным бункером и выдержать идеальную ровность движения. Есть свои тонкости работы и у оператора на рулевом и подаче. Не все зависит от компьютера. Поэтому к специалистам на предприятии относятся бережно и на всякий случай обивают дублирующий состав.

Сейчас идет проработка вопроса о приобретении второй укладочной колонны. Появилось предложение взять ее в лизинг. Но для этого надо иметь гарантию того, что минимум на три года предприятие будет обеспечено заказами. Как известно потребность в этом есть, и большая. Но будет ли достаточно финансирование?



«Шефер» — ремонтно-укладочная колонна в работе

**Участок автодороги «Дон»,
который обслуживает ГУП ДРСУ-5,
расположенное в городе Богородицке
Тульской области, всегда радует
автомобилистов своей ухоженностью
и аккуратностью.**

**Он словно оправдывает номер
этого предприятия, невольно
ассоциирующийся с отличной
оценкой.**

**Кажется, что так было всегда,
еще с тех незапамятных времен,
когда в 1956 году была построена
автодорога Москва—Воронеж.**

ВСЁ

НА «ПЯТЕРКУ»

В соответствии с классификацией работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования, ГУП ДРСУ-5 содержит участок магистрали М-4 «Дон» (км 132+300 – км 330). Общая протяженность обслуживаемых дорог составляет 197,9 км. Из них к первой технической категории относятся 87,9 км, ко второй – 59,3 км, к третьей категории – 50,7 км автодорог.

На закрепленной сети находятся 43 искусственных сооружения – мосты и транспортные развязки протяженностью 2262,08 погонных метров. Кроме того, обслуживанию подлежат и 242 водопропускные трубы общей длиной 7962,45 погонных метров. Также на содержании дорожников ГУП ДРСУ-5 176 съездов с твердым покрытием, 116 автобусных остановок, 2379 дорожных знаков, 325 468 погонных метров металлических барьерах ограждений и 3783 сигнальных столбика.

ДРСУ выполняет все виды дорожных работ по содержанию и ремонту асфальтобетонного покрытия. В последние годы активно покупаются новые машины и механизмы, осваиваются и новые технологии.

Так, великолепно зарекомендовала себя технология ямочного ремонта

с применением литьих асфальтобетонных смесей. Для их приготовления приобретена машина РДЖ 2800.

Особое внимание уделяется использованию битумной эмульсии. На предприятии уже пять БЦМ, струйно-инъекционная машина. По полной программе эксплуатируется заливщик швов – БЗ.

Но сейчас летняя техника консервируется до следующего сезона, а ДРСУ-5 завершает подготовку к работе в зимних условиях. Уже заготовлено 50,7 тысяч тонн песко-соляной смеси. Приведена в идеальный порядок, отремонтирована и укомплектована водительским составом и механизаторами техника для зимнего содержания дорог. На снегоуборке, как обычно будет применяться комплексный метод очистки.

Работа в зимний период организована круглосуточно. Зима здесь никогда не приходит неожиданно, ДРСУ-5 всегда встречает ее во всеоружии. Даже несмотря на затяжные снегопады прошлогоднего и по-запрошлогоднего сезона перерывов в движении транспорта и дорожно-транспортных происшествий, связанных с дорожными условиями на закрепленном участке не было. Этим коллектив гордится.

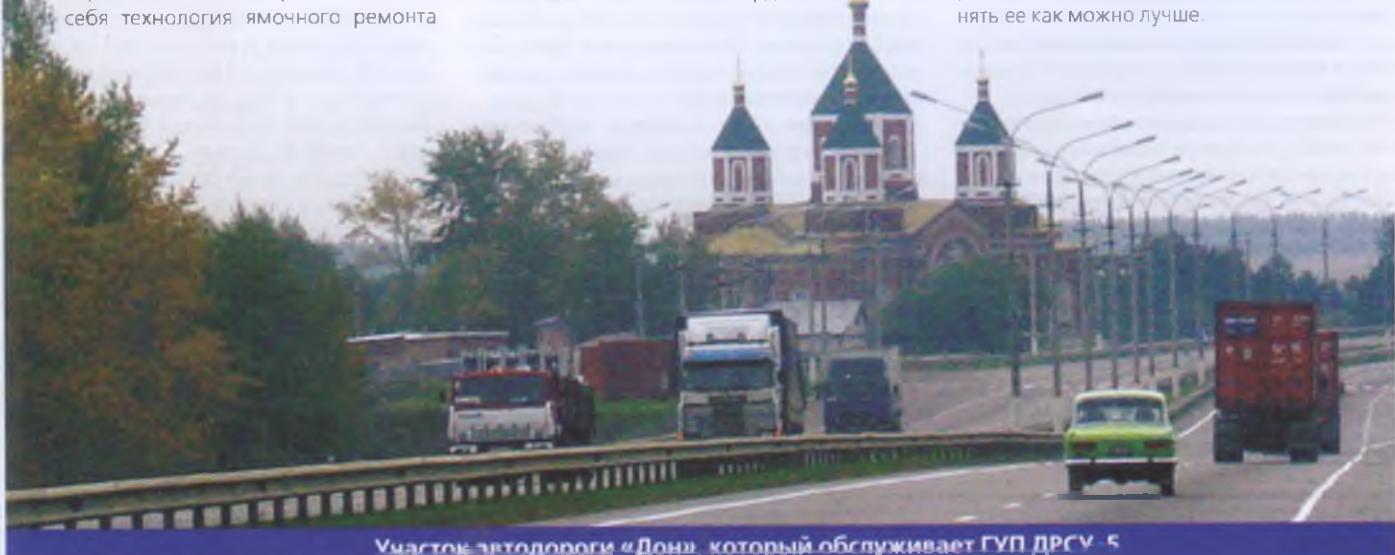


Владимир Афанасьев

Всего же на предприятии работает 235 человек. В прошлом году был освоен объем в 49,5 млн руб. На такой же рубеж планируется выйти и по итогам 2004 года. За прошедший строительный сезон было отремонтировано 30 км асфальтобетонного покрытия. Рентабельность при этом находится на уровне 4,25 процента. Средняя зарплата составляет 6900 рублей и наблюдается неуклонная тенденция к ее росту.

Возглавляет коллектив ГУП ДРСУ-5 Владимир Васильевич Афанасьев. Благодаря его энергии и инициативе предприятие занимает одно из лидирующих мест. Он отличается деловитостью, профессионализмом в решении производственных вопросов, умеет планировать и видеть главное в работе.

Под стать себе Владимир Васильевич подбирает и коллектив. Главный инженер Р.Н. Надиров, заместитель директора С.А. Шумилин, главный механик С.А. Костоворов, старший мастер Д.В. Гайдуков, мастер по содержанию М.В. Гайсенюк, машинист погрузчика М.М. Гречишкян, водители А.А. Машутин и В.И. Антонов, дорожные рабочие Н.В. Изгаршева и Т.Ю. Бабичева, – все они и другие сотрудники предприятия хорошо знают свою работу, и стремятся исполнять ее как можно лучше.



Участок автодороги «Дон», который обслуживает ГУП ДРСУ-5



Владимир Ромасев

МАГИСТРАЛЬНЫЙ ВИРАЖ

мататься ремонтом магистрали «Дон» от 560 км до 620 км. Это оптимальный вариант для нашего предприятия. Плечо доставки асфальтобетонной смеси такое, при котором она не теряет свойств и держит положенную температуру. Транспортные расходы минимальные. Близость жилья позволит летом удлинить рабочий день, не переходя на вахтовый режим.

Конечно, я понимаю, что в основе распределения объемов лежит проведение торгов. Но если реально посмотреть на вещи и сделать экономическое обоснование?

Во-первых, сюда ремонтные работы делать не поедут ни москвичи, ни ленинградцы, ни еще кто бы то ни был.

Во-вторых, доставка асфальтобетона с других существующих в Воронежской области баз никак не может быть дешевле и качественнее, чем с нашей АБЗ.

В-третьих, мы готовы предложить свой вариант финансирования. Известно, что пока нет средств, но есть объект, на котором надо делать ремонт. Его цена, например, пять миллионов рублей. Мы готовы взять кредит, включив в эту сумму даже оплату процентов, и работать. Пусть только управление магистрали выступит в роли гаранта того, что при поступлении денег кредит будет погашен.

Плюсов в таком подходе сколько угодно. Все планы заказчика будут выполнены точно, с высоким качеством и своевременно. Пользователи получат качественно отремонтированную дорогу. И подрядчиков не будет лихорадить: зарплата и налоги уплачены своевременно, материалы заготовлены заранее, по минимальной зимней цене.

Кстати, именно запас материалов, сделанный за оборотные средства еще зимой, и позволяет «Виражу» браться за любую подвернувшуюся работу. Ведь к концу лета даже у тех, кто выиграл тендер, часто не остается материалов для исполнения работ.

«Виражу» и его директору вообще есть дело до всего, что может принести пользу предприятию и окружающим людям. Несколько лет проезжающим по магистрали «Дон» реал газ вид неприглядных зданий автосервиса и недостроенной гостиницы. «Вираж» взялся за эти объекты, занялся реставрацией, и вскоре они станут украшением дороги. К тому же дадут землякам несколько рабочих мест и какуюто скромную прибыль, добавляющуюся к объемам работ в 70 млн рублей.

— Когда стараешься для людей что-то делать, они тем же отвечают, — считает Владимир Ромасев, и рассказывает о том, что в Бобровском районе есть руководители сельхозпредприятий, настолько по-хозяйски относящиеся к дорогам, что даже самостоятельно окашива-

ют их и поддерживают порядок не дожидаясь дорожников. Они не только берегут дороги, но и внушают людям, что это часть их жизни, помогающая жить и работать. И теперь уже ни один механизатор не посмеет на гусеничном тракторе проехать по асфальту.

Кажется у Ромасева есть свое мнение на ответы на любой вопрос. Обновление техники? В этом году взяли кредит в банке, купили погрузчик, асфальтоукладчик, автобус для перевозки людей, фрезу для ремонтных работ.

Кадровая проблема? На таком стабильном предприятии с рабочими кадрами проблем не возникает. Большинство из коллектива работает по 10 и более лет. А вот молодых инженеров приходится и готовить, и заманивать. В этом году приглашена пара (муж с женой) из ВГАСУ. Им предоставляется квартира.

Еще более привлекательный вариант — направление на учебу ребят из своего района. В прошлом году один поступил, в этом году присмотрели двоих близнецов. Предприятие берет на себя оплату обучения, оказывает помощь с общежитием. В ответ будет заключен договор о работе выпускников в течение семи лет. Прямо-таки восстановление системы распределения специалистов на отдельно взятом предприятии. Отбор на учебу ведется тщательный. Причем не среди отличников, а среди тех, кто умеет самостоятельно мыслить.

— Пассивных исполнителей с советским мышлением и безинициативных приходит сколько угодно, — говорит Владимир Иванович, — но они теперь нигде долго не задерживаются...

Сам он полная противоположность таким людям — деятельный, энергичный, думающий. Мы уже расстаемся, а он продолжает ссыпать идеями об улучшении состояния дороги...

— Колея почему образуется? — спрашивает Ромасев, и сам же дает ответ, — битум поднимается наверх и верхний слой мяче становится. Там где 2–3 см покрытия регулярно снимается, никогда не бывает колеи. Чтобы убрать этот слой, нужна фреза. Импортная — слишком дорогая, а у отечественных захват только до 50 см. А почему не скомбинировать несколько таких фрез, установив их в шахматном порядке на базе Т-130 или Т-170? Тогда можно получить захват и два, и три метра. Любой механический завод с этим легко справится и получится хорошая и нужная машина...

Говорят он с таким убеждением, что кажется, если в ближайшее время никто не возьмется за это, то скоро он в своих мастерских изготовит такую навеску. И невольно возникает мысль о том, что будущее дорог, да и всей России именно за ним, и за такими вот неравнодушными людьми, по-хозяйски подходящими к любому делу.

НЕТ ОДИНАКОВЫХ МОСТОВ...

Мост через реку Воронеж на обходе Липецка

—Только далекий от мостостроения человек может сказать, что мосты похожи друг на друга, что все они одинаковы. Нет, каждый мост уникален и отличается конструкцией, примененной технологией, грунтово-геологическими особенностями и многими другими параметрами. Порой кажется, что мосты — это живые существа, со своей индивидуальностью, со своей судьбой, со своим норовом. Я тридцать лет строю их, а двух одинаковых не вспомню, — это свое утверждение генеральный директор ОАО «Мостостроительный отряд № 126» Александр Александрович Вериялов с ходу подтвердил десятком самых разнообразных примеров.

Например, вспомнил железнодорожный мост, на реконструкцию которого мостовики потратили всего 14 суток вместо отпущеных под «окна» 55 дней. Привел в пример работу на самом крупном объекте мостоотряда, сданном в прошлом году. Это мост через реку Воронеж на обходе Липецка, который строили с плашкоутов. На сооружение длиной 525 метров с непрерывной проезжей частью и ортотропной плитой ушло две с половиной тысячи тонн металлоконструкций, около шести тысяч тонн монолитного и сборного железобетона.

Резко отличается от этого объекта, но тем не менее не теряет своей индивидуальности, пешеходный переход этого года через автодорогу «Дон» в Ельце. А еще на одном мосту — через реку Плавица на автодороге Грязи — Добринка с объемом работ в 14 млн рублей, впервые в своей практике мостовики успешно применили фибробетон с металлической стружкой, который за 4 часа дает марку 200. Таким составом они теперь будут заливать деформационные швы, чтобы скорее открывать движение на ремонтируемых мостах.

И это лишь малая доля особенностей из тех, что встречались Мостоотряду № 126 при строительстве и ремонте мостов. Чтобы быть в курсе последних достижений и не отставать от передовых методов работы, мостовики наладили тесный контакт со многими научными институтами. Одним из примеров удачного взаимодействия последних лет

стало применение для лечения балок специального состава.

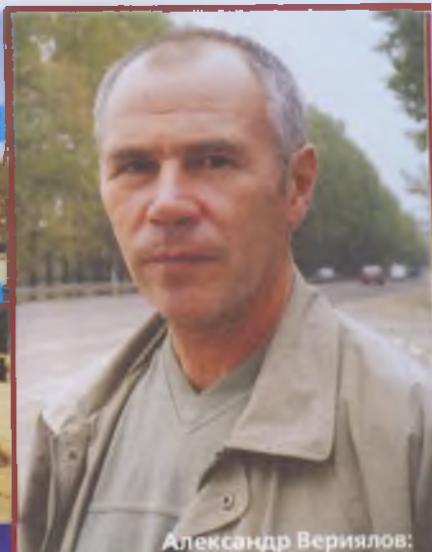
Но, как считает Александр Вериялов, в поисках нового нельзя забывать и о хорошем старом. Так, самый обычный и давно применяемый всеми деформационный шов К-8, устроенный Мостоотрядом № 126 двадцать лет назад, успешно служит до сих пор. Это подтвердили заключения специалистов Воронежгипрорднини.

Дело не столько в том какая конструкция, а больше в том, как выполнена работа, какие материалы были применены, не без основания утверждает Александр Вериялов. Сам он вместе с коллегами десятки раз взвешивает и рассматривает готовые проектные решения, чтобы изменить их в лучшую сторону и принять единственно верное решение.

Например, в последнее время наблюдается тенденция установки гофрированных труб вместо малых мостов. Но, выиграв торги на их замену, мостовики убедили заказчиков из отделения железной дороги, что во многих случаях необходимы прямоугольные трубы. Через них не подвергаясь риску могут пройти животные, а при необходимости пешеходы, и велосипедисты, и мотоциклисты.

Творческому подходу к любому делу в немалой степени способствует разнообразность заказов, выполняемых мостоотрядом. В условиях громадной конкуренции мостовики берутся за любые виды работ. В последние годы, например, использовали свою технику на строительстве домов и даже аквапарка в Липецке. Часто стоимость отдельного подряда составляет 300–400 тысяч рублей (цена замены деформационных швов). Намного реже доводится выполнять многомиллионные заказы. Тем не менее ежегодный объем выполняемого строительства доходит до 60 млн рублей, а количество объектов до 25 штук.

Численность работающих в мостоотряде — около 200 человек. К людям здесь относятся бережно, стараясь наилучшим образом использовать их опыт и знания. Многие работают семьями. Среди наиболее заметных династий — Романовские — отец и четыре



Александр Вериялов:

«В День дорожника хочу поздравить свой коллектив, а также коллективы дорожных и мостовых организаций Липецкой и Воронежской областей, проектировщиков институтов «ВоронежГипрорднини», «Мосгидротранс», «Гипротранспуть», «ЮгоВолждорпроект», «Мостинжсервис», «Дорпроектдиагностика» с которыми работаем вместе и пожелать всем здоровья, счастья, благополучия и успехов в деле созидания транспортных дорог».

сына, успешно работают отец и сын Алексеевы, отец и сын Воржевы. До сих пор трудится и Василий Павлович Синепупов, которому исполнилось 72 года. Он строил первый мостовой переход предприятия, и помнит с чего начинали мостовики на липецкой земле.

Свою историю Мостоотряд № 126 ведет с 1954 года, когда после образования Липецкой области сюда прибыл Мостопоезд № 434. После его убытия в Ефремов Тульской области в Липецке остался мостовой участок, который после многочисленных переименований в 1995 году, наконец, превратился в Мостоотряд № 126.

Сам Вериялов может рассказать историю с ноября 1977 года, когда начал здесь свою трудовую деятельность после окончания Саратовского политехнического института по специальности мосты и тоннели. Устроился мастером липецкого участка. Работа увлекла. Первыми самостоятельными объектами стали путепроводы на строительстве доменной печи № 6 на Липецком металлургическом комбинате. Спустя пять лет его назначили начальником участка. А в 1995 году он стал генеральным директором мостоотряда.

Главной задачей для себя и для коллектива Вериялов считает необходимость добиться круглогодичной работы. Отсутствие нового строительства зимой у мостовиков работы немного, приходится отправлять людей в вынужденные отпуска. Но постепенно ситуация меняется к лучшему. Этой зимой мостоотряд будет занят на реконструкции объекта стоимостью 23,5 млн рублей в Липецкой области.



Сергей Сиринько

ДЕВИЗ ОСТАЛСЯ НЕИЗМЕННЫМ



Здесь работал Интердорстрой

По мнению директора Воронежского филиала ДСД «Центр» Анатолия Григорьевича ЗЛОТНИКОВА из десятка ведущих подрядных организаций, работающих на автомагистрали «Дон» в лучшую сторону по качеству работ, по культуре производства, организации труда и наличию современной техники выделяется ООО «Интердорстрой».

В подтверждение этого он упомянул о рекорде, установленном предприятием в строительном сезоне 2004 года: за смену на асфальтобетонном заводе АММАН ООО УС-2 «Интердорстрой» выпустило 1800 тонн асфальтобетонной смеси, которая за это же время была уложена на одном из участков автомагистрали «Дон».

А ежедневный выпуск по 1000–1200 тонн высококачественного асфальтобетона здесь дело привычное.

Услышав такое, трудно поверить, что всего пять лет назад это предприятие строило в основном промысловые дороги из бетонных плит в Сибири.

Идеологом и инициатором продвижения из Сибири на запад и освоения современных способов укладки асфальтобетонных покрытий и строительства дорог высших технических категорий стал Герой Социалистического Труда, получивший это звание в 1991 году, Александр Исаакович Каспаров. Он взял на вооружение два лозунга: «Кадры решают все» и «Качество превыше всего». Под этими девизами и началось освоение европейского российского рынка дорожно-строительных работ.

— Наше предприятие УС-2 «Интердорстрой», базирующееся в Богучаре, надо рассматривать как неотделимую часть ООО «Интердорстрой», — говорит заместитель генерального директора Интердорстроя, исполняющий обязанности генерального директора УС-2 Сергей Владимирович Сиринько. — А в целом это организация, которая ежегодно строит и сдает в эксплуатацию порядка 30–35 километров автомобильных дорог первой технической категории. В ее составе передвижной и стационарный заводы Бенингхоффен и более 100 единиц основной дорожно-строительной техники.

ки. Асфальтоукладочные комплексы, катки, профилировщики, самосвалы, экскаваторы, погрузчики и прочие механизмы как будто только что сошли со сборочных конвейеров. У нас собрано все самое современное оборудование.

Объекты работы Интердорстроя находятся в самых разных точках России. УС-2 работает непосредственно на магистрали «Дон», на участке 756 – 777 км. Есть подразделения Интердорстроя на автодороге Москва – Санкт-Петербург. Кстати, там в этом году мы вводим 17 км четырехполосной дороги первой технической категории. Кроме того, наши подразделения ведут строительство на автодороге «Балтия» (Москва – Рига). Продолжаются работы на 22 километрах автомагистрали «Крым». При благоприятном стечении обстоятельств на будущий год там намечается ввод дороги.



На вопрос о людях, продвигающих вперед производство, Сергей Владимирович стал называть вереницу фамилий, и, казалось, готов был перечислить весь сплошной состав предприятия в 600 человек. В Интердорстрое действительно уделяют большое значение подготовке кадров. А к управлению производством допускаются самые отборные профессионалы. Первый из них генеральный директор Анзор Шамильевич Джугелия, который в первую очередь высококлассный экономист и талантливый менеджер. Его заместитель и ближайший помощник Виктор Эммануилович Генергарт – опытнейший профессионал-дорожник с тридцатилетним стажем. Заместитель по научной работе Владислав Васильевич Чересельский в дорожной от-

расли работает почти 45 лет. В его архиве десятки авторских свидетельств и научных работ. Практически нет неразрешимых вопросов для заместителя генерального директора по экономике Татьяны Николаевны Беловой.

Большинство руководителей подразделений и среднего звена управлением прошли школу строительства дорог на Крайнем Севере. Высочайшим авторитетом пользуется у строителей руководитель УС-1 Владимир Владимирович Эттер. Опытнейший производственник есть и в УС-2. Это главный инженер Анатолий Иванович Ткачев.



Такой потенциал инженерной мысли и самая передовая по нынешним временам техника автоматически подразумевают использование всего набора современных строительных технологий. Конечно, здесь давно уже стало обязательным строгое выполнение всех норм и правил, естественно, что верхние слои дорожной одежды устраиваются только на модифицированном битуме. Применяются и прочие достижения технической мысли. Но, выполняя дорожно-строительные работы, в Интердорстрое большое внимание уделяют эстетике производства. На всех их объектах просматривается определенный стиль.

– Мы стараемся делать не просто качественно, а красиво, – так сказал об этом Сергей Сиринько и привел массу примеров, подкрепив их демонстрацией фотографий. – Вот присыпная берма с дорожным знаком. Можно отсыпать ее в соответствии с проектом и сметой. Этого достаточно для приемной комиссии. Но у нас ее обязательно укрепят отсевом, чтобы и вид был аккуратный, и трава меньше лезла, и рабочему для обслуживания знака подход был удобный.

На других фотографиях аккуратно побеленные лотки. На третьих перила мостов, которые при несложной доработке приобрели узорчатый, декоративный вид. В следующей партии снимков – конуса мостов, словно украшенные мозаикой. Здесь даже

не пришлось нести дополнительных расходов. Просто заказывали те же самые плиты, но разных цветов. А в результате объект просто радует глаз.

– Дорога должна быть нарядной, красивой, чтобы ехать по ней было не только удобно, но и приятно, – считает Сергей Владимирович.



Рассказывая непосредственно об УС-2, Сиринько сообщил, что за пять лет своего существования это предприятие построило 37 км дороги первой очереди реконструкции магистрали «Дон». С 740 по 777 км эта автодорога просто преобразилась.

Кто ездил по ней в последние годы не перестает удивляться, по достоинству оценивая качество и своевременность проведенной реконструкции. А вот ее продолжение в 2005 году пока под вопросом.

– Слишком медленно разворачиваются события и слишком много перемен в этом году, – говорит Сергей Владимирович, – новое правительство, новое дорожное руководство. Вся эта неопределенность в какой-то мере оказывается на отрасли и на планировании объектов следующего года. Но мы готовы к любому раскладу.

Известно, что приоритетной стройкой снова будет обход Санкт-Петербурга. Мы там обязательно будем работать и при необходимости можем привлечь и силы УС-2. Но все-таки надеемся, что в верхах не забудут о простой истине, о том, что магистраль «Дон» – это основная артерия страны, связывающая север и юг, обеспечивающая выход к морским портам. Что по ней идут колоссальные, из года в год увеличивающиеся грузопотоки. В таких условиях только сплошной может не замечать важности и необходимости дальнейшего ремонта и реконструкции, дальнейшего строительства новых обходов населенных пунктов, развития придорожного сервиса. Обоснования и проекты этих работ уже есть и думаю, что мы продолжим работу по их реальному воплощению в жизнь.



Сергей Сиринько: «Мы стараемся делать не только качественно, но и красиво»



Ваграм Амбарцумян

За плечами у Ваграма Амбарцумовича Хачатряна самые неожиданные повороты судьбы. За каждым из этих поворотов могла продолжиться прямая дорога карьеры, но видно, что жизнь испытывала его на прочность, прежде чем предоставить шанс, который Ваграм Амбарцумович не упустил.

После окончания строительного факультета Ереванского политехнического института он около четырех лет работал в мостостроении. До сих пор Ваграм Амбарцумович с гордостью вспоминает о своем участии в возведении самого красивого моста в Ленинакане. Но карьера мостовика не сложилась. Он служил в армии, работал в ДСУ-3 и ДСУ-6 при Минавтодоре Армянской ССР, строил республиканские и городские дороги Армении.

А когда в 1992 году переехал в Воронеж, то организовал и возглавил маленькую строительную фирму с громким названием «Евродорстрой». Многим сотрудникам тогда казалось, что впереди их ждет кропотливая рутинная работа на подхватах у генподрядчиков, что Ваграм Амбарцумович ставит перед собой и коллегами невыполнимую задачу – выйти на европейский уровень строительства, оправдав громкое имя предприятия. Но, как оказалось, есть доля истины в известной присказке о том, что как корабль назовут, так он и поплынет. Тем более, с таким капитаном, как Ваграм Хачатрян.

Анализ сложившейся ситуации помог ему понять, что в то время наиболее привлекательный рынок строительства и ремонта областных дорог общего пользования полностью контролировался и закрывался Воронежавтодором. На федеральных же магистралях была ниша. Солидные строительные подрядчики, избалованные заказами, мало интересовались мелкими подрядами на ремонт, считая их невыгодными, трудоемкими, неденежными. К тому же работа на федеральных дорогах всегда была связана с жестким контролем со стороны заказчи-

ЕВРОСТИЛЬ



С РОССИЙСКИМ РАЗМАХОМ

ка, многочисленными проверками и перепроверками, со строжайшим соблюдением технологии работ и требований СНиП, со сжатыми сроками строительства. Но это не напугало Евродорстрой, который в полной мере воспользовался едва ли не единственным шансом на успех.

Так, правильная оценка обстановки в сочетании с четким планированием, ежедневным анализом сделанного, честностью и открытостью всех операций помогли предприятию не только выдвинуться в ряды крупных подрядчиков по дорожному строительству в Воронежской области, но и выйти за ее пределы. Достаточно упомянуть, что в этом году Евродорстрой сдает 11 км дороги Москва – Санкт-Петербург.

Что же до проблем, то главную из них – ущербное финансирование Евродорстрой пытается сглаживать за счет тесного взаимовыгодного сотрудничества с организациями и предприятиями, производящими дорожно-строительные материалы и технику. Поэтому, когда многие организации, снижая объемы производства, прекращают вкладывать средства в основные фонды и лихорадочно изыскивают возможности выживания в рыночных условиях, ЗАО «Евродорстрой» выходит на новые рубежи, завоевывая подряды на строительство и реконструкцию участков федеральных дорог.

Общий объем работ этого года приблизился к полутора сотням миллионов рублей. Но это, как считает Ваграм Амбарцумович, не предел.

– Сегодня у нас имеются все возможности для эффективной и плодотворной работы на объектах строительства любого уровня, – говорит он. – Мощная производственная база укомплектована современной высокопроизводительной дорожной техни-

кой, которая постоянно обновляется. Только в этом году приобретено по лизингу 10 дорожных машин. Асфальтобетонные смеси мы производим на двух АБ3 «Марини», производительностью по 200 тонн в час, есть еще два шестидесятитонника. Мы в состоянии производить и укладывать до 3000 тонн асфальтобетона ежедневно. Естественно, все это при осуществлении систематического полномасштабного контроля качества работ и строительных материалов в соответствии с требованиями нормативных документов. Это обеспечивается аттестованной дорожно-строительной лабораторией, в полной мере укомплектованной всем необходимым оборудованием.

Но главной составляющей успеха Ваграм Амбарцумович считает работу с кадрами. Большое значение придается на предприятии обучению персонала, аттестациям и переаттестациям, обмену опытом. Введена гибкая система оплаты труда, учитывающая вклад каждого работника в общее дело. Средняя зарплата составляет восемь тысяч рублей. Но во время строительного сезона водители получают до 20 тысяч, машинист погрузчика 16 тысяч, а оператор АБ3 «Марини» до 35 тысяч рублей. Естественно, что по случаю торжеств и пефелей предприятие оказывает помощь своим сотрудникам, занимается благотворительностью.

– О людях надо думать в первую очередь, – говорит Ваграм Амбарцумович. – Очень хотелось бы пожелать им всем так необходимого в тяжелой работе на дорогах здоровья, долгих лет жизни, успехов и процветания. А еще, чтобы наше государство было богатым, и имело все возможности по достоинству оценивать и достойно оплачивать труд дорожников.

В МИРЕ ПОДРЯДНЫХ ПРОБЛЕМ

Когда десять лет назад по инициативе Черноземуправтодора было образовано ООО «Мостинжсервис», его будущее представлялось весьма перспективным. Еще бы — предприятие заняло по сути дела пустующую нишу на рынке подрядных работ по ремонту мостов и дела быстро пошли в гору. Среднегодовая списочная численность Мостинжсервиса составила 240 человек. Выполненные объемы — порядка 90 млн рублей. ООО «Мостинжсервис» организация комплексная и выполняет как строительно-монтажные, так и проектные работы. Уже для самых первых ремонтируемых мостов были разработаны проекты и выполнен ремонт без остановки движения. На автодороге «Дон» это было впервые.

Созданный специализированный проектный отдел, достигший численности 45 человек, возглавил доктор технических наук Давид Моисеевич Шапиро. Отдел выполняет проекты строительства, реконструкции и ремонта мостов по заказам не только Черноземуправтодора, но и Централтромагистрали, управлений магистралей «Беларусь», «Крым», «Кавказ» и многих других заказчиков. Под руководством Д.М. Шапиро ведется разработка нового расчетного аппарата и программного обеспечения для расчетов пролетных строений мостов. В сущности, создается собственная школа мостового проектирования.

Большинство из разработок находило практическое применение, ведь постепенно задачи Мостинжсервиса усложнялись и расширялись. Предприятие стало заниматься не только ремонтом, но и строительством мостов, причем по собственным проектам. А вот содержание, здесь считают, пока заниматься нецелесообразно. Проблема в том, что в договорах на содержание мостовых и дорожных работ не разделены. Хотя каждому понятно, что для очистки моста от снега не нужно быть высококвалифицированным специалистом-мостовиком. Но весь комплекс работ, включая уборку, входит в содержание моста. И что, мостовикам надо оснащаться уборочной техникой, которая будет простоявать большую часть времени?

Впрочем, сейчас Мостинжсервис готов взяться не только за содержание, но и за любую стабильно оплачиваемую работу. Как ни обидно, но предприятие, недавно отметившее десятилетний юбилей оказа-

лось в весьма непростой ситуации. Даже в самые сложные годы конца 90-х для специалистов Мостинжсервиса находилась и работа, и способы ее оплаты. Но время шло, а возможностей для развития становилось все меньше. Последний год сложился особо неудачно. Из-за проволочек с проведением торгов, сроки начала работ сдвинулись, кроме того был потерян зимний сезон, по-

Александр Семенкин



все чаще остаются без работы.

Свою негативную роль сыграли задержки с финансированием территориальных объектов. Какими бы объективными причинами это не объяснялось, подрядчику от этого не легче.

Да и с главной опорой — федеральным заказчиком, тоже не все гладко.

— Система контроля чрезмерно централизована, — считает заместитель директора Мостинжсервиса Александр Семенкин. — Экспертиза, проверка смет по всем федеральным объектам проходит в Москве. На наш взгляд — это нерационально. При отложенном контроле эти функции могли бы быть возложены на федеральные управления автодорог, ведь именно они должны быть полноправными представителями заказчика. А при нынешней системе затяжки с проведением торгов неизбежны. И это в свою очередь влечет за собой целый ком проблем. Например, не готовится заблаговременно проектная документация, потому что нет реальных перспективных планов работ.

Другая сторона неразворотливости структуры заказчика в том, что и финансирование нацелено только на экономию средств. А ведь часто бывает так, что в ходе работ на долю подрядчика выпадают объемы, не предусмотренные ни проектом, ни условиями торгов.

Так, в этом году Мостинжсервис занимается ремонтом моста через реку Воронеж на 500 км на обходе Воронежа. Мост в аварийном состоянии из-за подмытия центральной опоры в русле. Подрядчик подошел к делу со всей серьезностью, организовал дополнительное

тому что в последние годы заказчики стремятся избежать переходящих объектов и такие подрядчики как Мостинжсервис зимой

Владислав Терлецкий



нительное подводно-техническое обследование с привлечением специализированной организации, заключил договор о научном сопровождении с научно-исследовательской организацией. И, как оказалось, не зря. В процессе исследований выяснилось, что возникает необходимость в изменении проектных решений и дополнительных работах, не предусмотренных проектом.

Как быть? Мост аварийный, причем альтернативы ему нет. Делать ремонт надо, но за чей счет? Такого вопроса просто не возникло бы, если в распоряжении заказчика имелся бы резервный фонд для подобных случаев, которых по России немало. А пока все держится на плечах подрядчика. И как долго он сможет продержаться, сказать трудно.

Груз проблем все больше гнетет предприятие. Техника стареет, но оснащаться новой нет возможности, потому что значительную долю прибыли приходится пускать на погашение кредитов, без которых пока работать не получается. Вот и выходит, что после десятилетнего юбилея, знаменовавшего казалось бы удачный старт и становление предприятия, настрой совсем невеселый.

— Отличный у нас коллектив сложился, — рассказывает Александр Семенкин. — Но если так дело пойдет, то люди начнут уходить. Некоторых в этом году уже потеряли, а не хотелось бы расставаться. Много у нас суперпрофессионалов, энтузиастов своего дела. Это, например, заместитель директора по производству Михаил Павлович Пахомов — человек энергичный, с глубокими знаниями. Это прорабы Юрий Анатольевич Рыжов и Георгий Мосикович Цатурян. Это мастера Вячеслав Быков и Владимир Цепых. Это те, кто занят на контроле качества — инженеры Ирина Сергеевна Дирконос и Андрей Владимирович Епифанов, обеспечивающие комплексный контроль с помощью лаборатории, оснащенной всем необходимым оборудованием, вплоть до ультразвуковых приборов.

Все они готовы к производительной, напряженной работе. Взамен нужна уверенность в завтрашнем дне, что зависит не только от предприятия.

С ПЕРВОГО ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ



Сергей Полтаракин

Вадим Полтаракин



Десять лет назад, когда ООО «Строительное управление «Магистраль» только начиналось, в нем было 16 бывших в употреблении немецких дорожных машин, такой же повидавший виды асфальтобетонный завод и полтора десятка немецких специалистов — инструкторов. Так выглядело ТОО «Автострада-ККБ», одно из первых в дорожной отрасли совместных российско-немецких предприятий.

Создавали его без проволочек. В начале 1994 года подписали договор и устав, положившие начало новой компании, а к концу года (правда, без ввода) были готовы пять километров дороги «Дон», построенные в ходе начала реконструкции этой магистрали. Такие феноменальные по тем временам темпы работы совместного предприятия предвещали ему блестящее будущее. И оно состоялось.

Спустя три года организация не только стала на ноги, но и выросла из техники «секонд-хэнд». В марте 1998 года немецкая сторона, забрав свои механизмы и людей, вышла из состава учредителей, и с той поры на российских дорогах стало работать нынешнее «СУ «Магистраль».

От немцев в наследство остались скрупулезность и педантичность в рабо-

те. А те километры дороги, которые построили под Богородицком в начале своего пути, стали показательными. В 1995 году участок, с которого начиналась «Магистраль», занял первое место во Всероссийском конкурсе на лучшее качество строительства среди дорожных подрядных организаций. А всего за годы работы предприятия на объектах реконструкции магистрали «Дон» построено почти пятьдесят километров автодороги первой технической категории. Причем все сдаваемые Госкомиссией объекты принимались с первого предъявления и только с хорошими и отличными оценками.

Управляют компанией отец и сын Полтаракины. Вадим Валерьевич — президент, а Сергей Вадимович — генеральный директор. Оба приехали в Россию из Казахстана, по приглашению инициатора создания этого предприятия Сергея Васильевича Глотова. Оттуда же прибыли и многие другие сотрудники «Магистрали», специалисты высочайшего класса.

Такие, как заместитель директора по производству — главный инженер Иван Иванович Толочный, которого за глаза называют «ходячей энциклопедией». Более въедливого и знающего человека трудно найти. Хорошую школу строительства дорог прошел в пустынях Казахстана главный механик Владимир Павлович Кондратьев.

Под стать руководителям и рядовые дорожники — виртуозы-грейдеристы, машинисты дорожных машин. Среди 160 сотрудников ООО «СУ «Магистраль» немало тех, кому компания купила квартиры или оплатила строительство домов. Естественно, они отвечают взаимностью родному предприятию, с полной отдачей вкладываясь в работу.

За прошедшее десятилетие «Магистраль» обросла комплексом сопутствующих производств. Он сконцентриро-



ван в специально созданной компании «Стромэкс». Ее продукция — это асфальтобетоны, мастики, эмульсии, полимербитумные вяжущие. Кроме чисто дорожных материалов здесь действует линия по производству пенобетона, изготавливают стековые и фундаментные блоки.

Но лучше всего в «Магистрали» умеют строить дороги. Компания обеспечивает замкнутый цикл работ — от земли до разметки. Здесь могут делать практически все. По своим возможностям «Магистраль» способна освоить в год больше трехсот миллионов рублей. Да только нет этих объемов. В буклете, выпущенном к десятилетию компании, напечатан график, чем-то напоминающий кардиограмму больного аритмией. В 2000 году работ выполнено почти на двести шестьдесят миллионов рублей, а в 2003-м — чуть больше чем на пятьдесят. И совсем не потому, что дорожники стали хуже работать.

По общему мнению сотрудников «Магистрали» все сложности возникают из-за того, что Россия, как государство, на строительство дорог выделяет безобразно мало средств. Отсюда и все беды российских дорог и российских дорожно-строительных предприятий, которые обладают колоссальным невостребованным потенциалом.



Юрий Беляев

ХУДОЖНИКИ АВТОТРАСС

Качество хорошей дороги складывается из многих составляющих, а ее внешний вид в основном зависит от одного элемента – грамотно нанесенной разметки. Это как последний мазок кисти художника, придающий картине законченный, совершенный вид. Но те, кто своими руками завершает полотно автодороги, не задумываются об этом. Их работа четко размерена ГОСТами, правилами, техническими условиями. Мало того, они сами привлекают дополнительные силы для оценки и критики своей работы.

Еще четыре года назад, едва став на ноги, ООО «Лакдей» заключило договор с фирмой «МАДИ-Дорконтроль», которая старательно ищет недостатки в их работе. Кипы отчетов, составленных экспертами за лето, зимой превращаются в учебные пособия для коллектива фирмы. А в результате тщательного «разбора полетов» из года в год качество работы становится лучше, марка фирмы известнее, а зона охвата все обширнее.

Машины ООО «Лакдей» теперь можно встретить по всей России, от Приморья до центральных регионов. Если бы разметочный материал, нанесенный на автомагистрали страны за пять лет, разместить на одной дороге, то она соединила бы широким ослепительно белым полотном филиалы предприятия, расположенные в Хабаровске и Воронеже с головным филиалом в Москве.

Общая численность этого предприятия более ста человек, оснащенных всей необ-

ходимой техникой, среди которой только разметочных машин 46 единиц. Есть среди них и уникальная, едва ли не единственная в России разметочная машина «Грюн» для нанесения холодного пластика. Эта перспективная технология предполагает значительное расширение сроков, возможностей и температурных границ нанесения разметки. Достаточно упомянуть, что изготовители техники гарантируют высокое качество выполнения работ даже при плюс пяти градусах.

Но специалисты ООО «Лакдей» привыкли полагаться на себя и сейчас участвуют в эксперименте по широкомасштабному испытанию новой машины в городе Москве. Здесь самая высокая интенсивность движения, здесь есть все возможности проверить не только устойчивость холодного пластика к истиранию, но и особенности его взаимодействия с антигололедными материалами. После испытаний можно будет рекомендовать новшество к применению на федеральных дорогах, которым ООО «Лакдей» отдает предпочтение в своей работе. Оно и понятно. На федеральном уровне масштабность работ увеличивается. Одновременно предприятие уделяет огромное значение расширению сотрудничества с территориальными и муниципальными образованиями.

А кроме этого находит другие направления приложения своих сил. Так, воспользовавшись опытом, накопленным в Центртавтомагистрали, лакдейцы взяли на содержание мосты на автодороге «Дон».

46 – в Тульской и 53 – в Липецкой области. О том, что состояние мостов заметно изменилось в лучшую сторону, свидетельствуют выводы Саратовского и Воронежского филиалов Росдорконтроля.

– На всех дорожных работах необходима специализация, – утверждает генеральный директор ООО «Лакдей» Юрий Беляев, опытнейший дорожник, досконально знающий все виды дорожных работ. – Современное ДРСУ, имеющее возможность получить масштабную прибыль на ремонтных и строительных работах, не в состоянии уделять достаточно внимания искусственным сооружениям, будь то мосты или, о чём еще мало говорится, водопропускные трубы. Их тоже должны содержать специализированные подразделения, и возможно наше предприятие будет работать и в этом направлении...

Годовой объем выполняемых собственными силами работ сейчас составляет порядка 80 млн рублей. Но он неуклонно растет, как растет и развивается ООО «Лакдей». Счастливый день, так в переводе с английского означает название фирмы, ее сотрудники и руководитель видят не в почивании на лаврах, а в накапливании потенциала, в постоянном росте.

– Предприятие живет, пока оно развивается, – утверждает Юрий Беляев. – Остановка на достигнутом гибельна, и мы всегда будем искать и находить новые точки приложения сил, новые направления деятельности, новые технологии и новые материалы.



Владимир Неудачин

Федеральные автомобильные дороги России по техническим параметрам постепенно приближаются к международному уровню. Но каким бы качественным не было покрытие, как бы тщательно ни ухаживали дорожники за обочинами, откосами, дорожными знаками и прочей инфраструктурой, этот уровень останется недостижимым, если не будет порядка в придорожной полосе.

На эту площадь, формально закрепленную за дорожниками, находится слишком много хозяев. Это и местные власти, и мелкие предприниматели, и жители. А в результате прилегающая к дороге территория захламляется, на ней появляются уродливые постройки с несанкционированными подъездами. На обочинах, вплотную к проезжей части разворачивают свои прилавки лоточники.

Теряется внешний вид магистралей, снижается безопасность движения. Эта проблема давняя и для ее решения предлагались самые разные способы – от предоставления дорожникам карающих полномочий до создания специальной дорожной милиции. В Черноземуправтодоре решили не экспериментировать, а полностью использовать имеющиеся законодательные возможности. Все вопросы, связанные с придорожным сервисом и в целом с землепользованием, возложены на заместителя начальника Черноземуправтодора Владимира Петровича Неудачина.

– Наша магистраль проходит через Тульскую, Липецкую, Воронежскую области, – рассказал Владимир Петрович. – В каждой из них раз в год проходит заседание комиссии по дорожному сервису, которое посвящено широкому кругу вопросов от непосредственного развития придорожной инфраструктуры, до конкретной борьбы с незаконной торговлей, с несанкционированной установкой наружной рекламы и прочими нарушениями. В ходе обсуждения вырабатывается план основных мероприятий на год.

Эти комиссии создавались по инициативе Росавтодора. В них вошли представители

В ПРИДОРОЖНОЙ ПОЛОСЕ



дороги, областной администрации, ГИБДД, архстронадзора, РТИ, Госсанэпиднадзора и всех других организаций, которые могут повлиять на нарушителей установленного порядка.

В результате деятельности комиссий и упорядочения вопросов придорожного сервиса на магистрали «Дон» постепенно стирается память о шоферских «тормозах», о пище, приготовленной на паяльных лампах, о полутиких стоянках вблизи постов ГИБДД. Сервис обретает свое цивилизованное лицо. Но для этого еще немало предстоит сделать дорожникам Черноземуправтодора, которые не только проводят согласование, но и ведут широкую разъяснительную работу.

Сейчас в Воронежской области 85 процентов объектов стационарного дорожного сервиса полностью соответствуют требованиям безопасности движения. Они имеют переходно-скоростные полосы, наружное освещение, эстетичный внешний вид. И нарушения здесь бывают разве что в связи с сезонностью работ – например, не везде успевают вовремя обновить дорожную разметку на переходно-скоростных полосах.

Аналогичная ситуация в Тульской области, немногим лучше в Липецкой. Но работы с теми, кто не понимает необходимости достижения соответствующего уровня сервиса, еще много. Если контрольные проверки показывают, что объект не отвечает нормативным требованиям, для начала выдается предписание о необходимости устранения замечаний. Часть людей реагирует сразу, и претензии снимаются. Другие в силу разных причин от отсутствия денег до инертности мышления игнорируют предписания.

По таким объектам составляются акты и протоколы в соответствии со статьями кодекса административных правонарушений. Выписывают денежные штрафы и сотрудники ГИБДД. Если и это не помогает, то приходится действовать силовыми методами. В арсенале дорожников перекрытие необустроенных съездов к объектам дорожного сервиса железобетонными плитами, сигнальными столбиками, нарезкой кюветов.

Попытки найти новые способы воздействия на нарушителей продолжаются. Так,

пробовали направлять протоколы на рассмотрение мировым судьям, но те, как правило отказываются принимать дела из-за несоблюдения определенных формальностей. Дело в том, что у дорожников нет права узнавать у человека место и дату рождения, а если в протоколе этих данных нет, то всего остального – ИНН, ФИО, места работы и прочих данных со свидетельства о регистрации недостаточно для рассмотрения дела.

Тем не менее со стационарными пунктами сервиса порядок навести оказалось проще. Куда сложнее с временными точками торговли. Магистраль с оживленным движением привлекает к себе мелких торговцев. Они выносят к дороге арбузы, яблоки, кукурузу и кукурузные палочки, тульские пряники и прочий товар. И конечно, это отвлекает внимание водителей, создает аварийные ситуации.

Черноземуправтодор совместно с Госсанэпиднадзором, милицией и природоохранными организациями раз в 10 дней организует плановые рейды по дороге. Присутствие соответствующих служб позволяет запрашивать документы, накладывать штрафы и даже изымать предметы торговли.

Еще одна придорожная проблема – это реклама. Впрочем, сложности возникают лишь там, где участки магистрали проходят по городской черте. Дело в том, что закон по рекламе не предусматривает согласование ее размещения в населенных пунктах с органом управления дорогой. И потому владельцы имеют возможность обойти эту инстанцию. Но в результате нередко возникают нарушения ГОСТа – рекламные щиты загораживают светофоры или нависают над обочиной. В этом случае дорожникам придется добиваться отзыва согласований из других, городских инстанций и демонтажа рекламных щитов, обращаясь в Федеральную антимонопольную службу.

Вся эта кропотливая работа дает и определенный доход. Так, за семь месяцев этого года от выдачи технических условий на размещение объектов дорожного сервиса получено 364 тысячи рублей. Но главное в том, что в результате улучшается внешний вид придорожных объектов и безопасность дорожного движения.

У истоков «Дона»

Если бы в музее автомагистрали «Дон», экспонаты которого бережно собирает и хранит ветеран отрасли Владимир Чеботарев, было несколько залов, то первый из них по праву заняла бы экспозиция ОАО «Дорстрой». Впрочем, и сейчас на многих стендах и старых фотографиях мелькают лица и фамилии известных дорстроевцев, работающих по сей день — Владимир Семенович ЧЕРКАСОВ, Владимир Васильевич ЧИЖИКОВ, Василий Афанасьевич СКАНДАКОВ...

Почти 45 лет назад специально для строительства 546 километров автодороги «Дон», или как она тогда называлась Воронеж — Шахты, было создано Управление строительства №1 — первая из знаменитых дорожных «Строек». Руководителем нового мощного дорожно-строительного подразделения Минавтодора стал Гидалий Львович Шапиро. Затем его сменили Виктор Иванович Мартыненко, Виктор Константинович Мизинов и, наконец, с 1976 года предприятие четверть века бессменно возглавлял Виктор Семенович Черкасов. Новое время призвало к руководству новых людей, которые продолжают добрые традиции Дорстроя и начатую им работу.

Дело в том, что сорок с лишним лет назад современные нагрузки на дорожное по-

лотно и представить было трудно, и потому запас прочности быстро иссяк. Дороге с усовершенствованным покрытием, устроенным по нормативам второй технической категории, потребовалась реконструкция, которая продолжается и сейчас. Постепенно главная дорога России на юг приобретает новый вид, соответствующий параметрам первой технической категории, и в этом немалую роль по-прежнему играют подразделения ОАО «Дорстрой».

В его составе четыре крупных строительных филиала, базы которых размещены на автомагистралях «Дон» и «Крым». Есть собственное производство железобетонных изделий, завод минерального порошка. В условиях нехватки средств на развитие производства особое развитие получили мастерские для ремонта старой и для изгото-

ления новой, необходимой техники. В них, например, производятся установки для забивки стоек барьера ограждения, виброплиты на базе МТЗ-80.

Современные условия на строительстве дорог ставят немало проблем, но ОАО «Дорстрой» продолжает успешно работать. За свою историю им построено и реконструировано около четырех тысяч километров дорог в Ростовской, Воронежской, Липецкой, Белгородской, Курской, Орловской, Тульской и Саратовской областях.

Все достижения предприятия и весь громадный объем дорожного строительства напрямую связаны с людьми, чьими руками уложен каждый камень, каждый сантиметр асфальта построенных дорог. Они полностью отдают свои знания, опыт и силы обществу. И потому среди 1300 человек, работающих в ОАО «Дорстрой», трудятся 14 заслуженных строителей РСФСР, 6 почетных работников транспорта России, 35 почетных дорожников и 218 человек, отмеченных различными государственными наградами.

Богатые традиции предприятия не прервались, и нет сомнений, что и в будущем «Дон» без Дорстроя не обойдется.

Человек контрастов

Пресс-секретарь ФУАД «Черноземье» Владимир Владимирович Тришин полон контрастов. При его тучности он необыкновенно живой и подвижный. Еще живее и подвижнее его ум, способный выдавать самые нестандартные, самые необыкновенные идеи, достойные разве что Остапа Бендера. Некоторые можно реально воплотить в жизнь.

Как вам понравится, например, организация на магистрали «Дон» двух автозаправочных станций на деньги президента Соединенных Штатов Америки? Заинтересовать его просто. На одной стороне дороги заправка, украшенная звездно-полосатыми флагами будет называться «Джордж», на другой — «Барбара». После окупаемости проекта прибыль пойдет на помощь малоимущим. Аналогично можно поступить и с королевой Великобритании, заинтересовав ее направлением прибыли на помощь бездомным животным.

В его, порой кажущихся бредовыми идеях всегда есть подтекст и глубокое знание жизни, политической обстановки, экономических реальностей и человече-

ской психологии. Самое удивительное в том, что как бы не были экстраординарны эти его идеи, его поступки и его реальная работа ощутимо полезна для управления автомагистрали, да и для всех дорожников воронежского и соседних регионов.

Ведь он не только успевает выполнять обязанности пресс-секретаря, но и с успехом выпускает газету «Дорогами Черноземья», распространяющуюся в семи областях. Но Владимир Владимирович не ограничивается этим. Он вникает во все производственные проблемы и стремится помочь родной организации не только печатным словом. Например, недавно Тришин организовал серию субботников по наведению порядка на разделительной полосе магистрали «Дон».

Еще одна его акция была связана с помощью пострадавшим в Беслане. Помочь хотели многие. Но как? Владимир Владимирович в первые дни после трагедии открыл сбор средств. Затем позвонил в Бесланское ДРСУ и предложил перечислить деньги туда. По счастью, дети коллег-дорожников не пострадали. И тогда собранные средства передали на общий счет.



Владимир Тришин

Большую помощь Владимир Владимирович оказывает и нашему журналу, регулярно поставляя оперативную информацию или, как в этом номере, помогая организовать подготовку блока материалов о дорожниках Воронежской области.

В октябре у Владимира Владимировича день рождения. Редакция «Автомобильных дорог» поздравляет его с этим событием, выражает признательность и благодарность за помощь, и ждет его новых публикаций на страницах журнала.

ПРОИЗВОДСТВО



- спецполуприцепов для перевозки цемента и других сыпучих материалов, сырой нефти и нефтепродуктов, воды, сжиженных углеводородных газов
- технологического оборудования для цементной промышленности
- дорожно-строительной техники
- самосвалов



ЗАО "БЕЦЕМА"

тел.: (095) 562-9032, 562-3057, ф. 562-1046 www.becema.ru



TATRA, a.s.
KOPRIVNICE



- Оригинальные запасные части Татра, UDS
- Диагностика двигателей на стендах АО "Татра"
- Все виды ремонта в Чешской Республике
- Выдача официального протокола испытаний

Просто позвоните: (095) 977 4544, 977 3756, 970 1624
Факс: (095) 970 1624
E-mail: smekilot@mail.ru



ПРАКТИЧЕСКИ НОВЫЕ
ПРАКТИЧЕСКИ ДАРОМ

ПРОДАЖА
КРЕДИТ
ЛИЗИНГ



ЭКСКАВАТОРЫ

БУЛЬДОЗЕРЫ

ПОГРУЗЧИКИ

KOMATSU

KOMATSU

MANITOU LIEBHERR

(095) 780-72-58, 747-73-17, факс: (095) 785-11-22

www.workmash.ru



ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПД)



Вы не забыли
подписаться на газету
"Российский дорожник"

На второе полугодие цен
комплекта (5 экз.) 1500 руб.
Почтовые расходы включены
Тел. (095) 496-87-66

Газета освещает общеотраслевые проблемы
и деятельность предприятий и организаций в области
науки, проектирования, строительства, ремонта
и содержания автомобильных дорог федерального,
территориального, местного значения и городских доро-
г промышленности, производящей дорожно-строительные
машины и материалы, элементы обустройства пути.



на пути в Парму

Коми-Пермяцкий
автономный округ



Парма – это не только итальянский курорт. На языке коми-пермяков Парма – страна лесов, край суровый, но по-своему сказочный. О том, что я собираюсь в Кудымкар (ударение на второй слог), приходилось повторять дважды. Сначала собеседники резонно переспрашивали «куды?». Пояснял: в столицу Коми-Пермяцкого автономного округа. В 81-й регион России, который был образован в 1992 году и против которого в 2003-м единодушно проголосовало местное население и жители соседней Пермской области – во имя объединения субъектов федерации в единый Пермский край.

Кудымкар – странное место. Сюда не летают самолеты, здесь нет железной дороги. Население 35 тысяч человек, всего по округу живет 150 тысяч – как в подмосковном Одинцове или Химках... При этом Кудымкар в полтора раза старше Перми, а достопримечательностей КПАО с лихвой хватило бы для небольшого европейского государства. Следует отметить, что округ является чуть ли не единственным национальным образованием России, в котором коренные жители составляют большую половину населения. Самобытная культура коми-пермяков представлена в музеях, театре, ее

пропагандирует национальный ансамбль «Шондыбан». В силу удаленности округа традиции здесь не переселились окончательно в сувенирные лавки, а продолжают уживаться с современностью.

Коми-Пермяцкий округ, в отличие от Пермской области, всегда являлся дотационным регионом. Государство десятилетиями добывало здесь северный лес, но не перерабатывало, а сплавляло на юг. Вопрос дорожного строительства всерьез встал лишь в 1990 годы – после запрещения молевого сплава. Впрочем, предложение провести по территории КПАО Северо-Запад транспортный коридор, связывающий Северо-Запад России с Сибирью, многие восприняли с улыбкой. Ведь здесь до сего дня строятся деревянные мосты, а асфальтобетонное полотно укладывают подрядчики из Пермской области или Республики Коми. Огромные малозаселенные территории, обилие непроходимых болот, 200 снежных дней в году, температурная амплитуда от -55 до $+35^{\circ}\text{C}$ – все это Коми-Пермяцкий автономный округ.

**Материалы выпуска подготовил
Павел РОЖИН**





ОБЪЕДИНЕНИЕ

- ВОПРОС ЭКОНОМИЧЕСКИЙ



Геннадий Петрович, создание Пермского края – это, помимо прочего, потеря Коми-Пермяцким округом автономности. А сегодня большинство регионов, особенно национальных, стараются сохранить хоть что-то из независимости, полученной в начале 1990-х. В чем специфика вашей ситуации?

– Когда говорят об объединении, следует понимать, что экономика округа и так процентов на 90 интегрирована в экономику Пермской области. Все лесозаготовительные предприятия являются дочерними крупных лесоперерабатывающих комплексов, таких как Соликамскбумпром. Энергетикой в округе ведает Пермэнерго, связью – Уралсвязьинформ. При этом население испытываетnostальгию по социализму, связывая отделение округа в начале 1990 годов с ухудшением уровня жизни. Хотя на самом деле основной отток населения происходил гораздо раньше. Связан он был со значительным перерубом (в конце 80-х в округе заготавливалось до 4 млн кубометров древесины), удалением лесосек от населенных мест. Лесные узкоколейки и дороги обходили стороной населенные пункты. Вся экономика была нацелена на то, чтобы «его величество куб» срубить, зимой вывезти к реке, весной стокнуть в воду. Дороги не строились, не было энергетической сети – на севере округа поселки обеспечивались электричеством от дизельных станций. Правда обеспечение поселков велось по первой категории, и даже начальство из Пермского обкома наведывалось туда, чтобы купить финскую обувь, радиоаппаратуру, бытовую технику. Сегодня 80% лесосырьевых запасов находится на левой стороне Камы. В 1991 году, когда было подписано решение пра-

Reферендум об объединении Коми-Пермяцкого округа с Пермской областью в конце 2003 года прокомментировали все центральные СМИ. И благополучно забыли – так, что сложилось впечатление, будто Пермский край – уже состоявшийся регион. Каково же было мое удивление, когда пермяки, в том числе руководители дорожных предприятий, затруднялись назвать, сколько времени остается до реального объединения, что оно будет значить для населения, для субъектов бизнеса. Возможность получить разъяснения «от первоисточника» появилась в Кудымкаре. Здесь на интервью согласился глава администрации Коми-Пермяцкого округа Геннадий Савельев – по сути дела, главный инициатор того самого референдума. Геннадий Петрович – коренной коми-пермяк, любит родные места, где своими руками построил дом. До избрания главой администрации работал учителем истории в сельской школе. Да и сейчас, в просторном кабинете с официальными гербами и флагами, он совсем не похож на чиновника – в том смысле, который у нас, к сожалению, обычно вкладывается в это слово.

вительства о запрещении молевого сплава, у округа не было транспортной инфраструктуры. За два года после закрытия сплава объемы заготовок упали до 600 тыс. кубов. Тут же произошло банкротство большинства лесозаготовительных предприятий, безработица, задержки зарплаты на 6–8 месяцев. Население уже тогда было против разделения. Сейчас 90% отдали свои голоса за Пермский край. Главная задача для нас была получить максимум в экономическом плане, в первую очередь для развития производственной инфраструктуры.

– Что это значит?

– Указ президента о социально-экономическом развитии Пермской области и округа предусматривает такие мероприятия, как строительство газопровода на Кудымкар, и строительство автодороги Пермь – Кудымкар – Сыктывкар. Мы будем иметь хотя бы один мост через Каму в Гайнском районе. Хотя бы один – потому что уже сегодня существует потребность в четырех мостах – ведь этот район занимает почти половину территории округа и буквально испещрен притоками Камы.

– Что будет определять экономику в обозримой перспективе?

– Экономику определяют сырьевые и трудовые ресурсы. Расчетная лесосека составляет 4,3 млн кубометров, осваиваем сегодня чуть больше миллиона. На ближайшие 15–20 лет лес – это основа промышленного производства. Не исключаем развития туризма, учитывая приличные рекреационные возможности округа. В прошлом году мы выдали пять лицензий на геологоразведку алмазов. Найдено золото, очень хорошие перспективы ученые дают по нефти.

– Будет ли объединение дорожных предприятий?

– Мы рассматривали вопрос объединения дорожно-строительных организаций в одну мощную структуру. Поодинокие они на конкурсах ничего не могут выиграть. Особенно ярко это показал текущий год. В этом направлении работа будет проводиться. Но создавать одну структуру на весь Перм-

ский край я лично необходимости не вижу. В округе имеются достаточно серьезные мощности, главное – решить организационные вопросы.

– Геннадий Петрович, я обратил внимание, что в деревнях идет масштабное индивидуальное строительство. Откуда у людей, тем более в сельской местности, средства?

– В этом вопросе окружная администрация оказала большую помощь: в течение 7–8 лет, когда позволяли законы, мы давали застройщикам бесплатно 100 кубов леса на корню. Потом, вплоть до апреля 2004 года, желающим строить дом выделяли кредиты под 5% годовых на 10 лет. Начинали, когда учетная ставка ЦБ была 23%, то есть 18% брали на себя. К сожалению, избыточных средств у администрации нет, и эту практику пришлось прекратить. Сейчас рассматриваем условия ипотеки, так как индивидуальному строительству надо способствовать и вперед. Если человек строит дом, значит он умеет работать и собирается связывать с этими местами дальнейшую жизнь.

– Насколько я слышал, вы сами в младости построили дом. Это правда?

– Я женился в 1973 году – на полатях семеро братьев и сестер. Пришел к председателю колхоза: отпустите, хочу переехать. А он говорит, что в колхозе нет ни одного специалиста с высшим образованием без работы. Жить негде – построены три двухквартирных дома – бери любую квартиру. Я ему: «Вы что! Мне же завтра ни один мужик руки не подаст. Скажет: ты не мужик, а скворец. Не мог поставить себе дом». В итоге, дом строил практически полностью своими руками – с братьями и сестрами. Сейчас там живет моя мать и самый младший брат. До сих пор работает котел с водяным отоплением. Токарные, сварочные, плотницкие, столярные работы я делаю сам, как любой деревенский мужик моего возраста. В этом плане мне жалко, что за последние 10–15 лет традиции затерялись, меняется психология – все считают, что государство нам обязано.

ОТ НАПРАВЛЕНИЙ – К ДОРОГАМ

Год назад дорожной отрасли Коми-Пермяцкого автономного округа исполнилось 75 лет. Дата весьма специфическая: в 1928 году ГУЛАГ добрался до этих мест, и стал первой организацией, которой для успешного функционирования понадобились автодороги... Хотя северо-восток Европы давно был заселен и освоен, здесь велись рубки леса, добыча пушнины.

Однако до революции из 23 волостей кое-как между собой были связаны 11, в 1925 году общая протяженность дорог составляла 2450 км, из них пригодных для проезда на телегах – 300 км, по остальным можно было передвигаться пешком, верхом или по снегу на санях.

Н принципиально новая эпоха дорожного строительства в Коми-Пермяцком округе началась с 1979 года. Тогда было завершено строительство трассы от Кудымкара к ближайшей железнодорожной станции Менделеево в асфальтобетонном исполнении. К концу 1980 годов объемы строительства достигли 100 км в год. В январе 1993 года единственным заказчиком стал Дорожный комитет Администрации КПАО. Однако одновременно происходило резкое сокращение финансирования дорожного хозяйства. В 1996–98 годах средств на строительство не выделялось вообще.

Очередной подъем наметился в 2000 году. Именно тогда было запущено строительство Северного транспортного коридора на участке Кудымкар – Сыктывкар. С тех пор многое менялось, не всегда в лучшую сторону. И все же сегодня протяженность дорог на душу населения и площадь территории в Коми-Пермяцком округе выше, чем в среднем по России и Пермской области. Как считает председатель дорожного комитета Отари Рафикович, это заслуга всех дорожников, работающих в округе.

– Отари Рафикович, какие объекты дорожный комитет надеется завершить до окончательного слияния округа с областью в 2008 году?

– Главный объект для нас – это Северный транспортный коридор и, особенно, мост через Каму в Гайнском районе, со сдачей которого откроется круглогодичное движение из Перми в Сыктывкар. За период объединения мы хотели бы построить дорогу в асфальтобетонном исполнении до Гайна, а также реконструировать грунтовую дорогу за Камой – порядка 40 км. Программа работ на 2005 год полностью обеспечена проектно-сметной документацией.

– Предполагается ли выход на север Пермской области?

– Здесь существует технологическая дорога Соликамскбумпрома с мостовым переходом через реку Коса. Она позволяет работать практически круглогодично, и в нее мы вкладывать ничего не будем. Достраивать надо участок Пожва – Шемейный, чтобы выйти с юго-востока округа на Березники и Соликамск. В этом случае промышленный узел Пермской области получит выход на Киров и Москву с сокращением расстояния на 200 км. На этой трассе существует тридцатикилометровый разрыв, половина которого на нашей территории. Сегодня дорожный комитет Пермской области готовит свое обоснование. А мы в любом случае начнем здесь работы по строительству и ремонту не позднее 2006 года.

– Отари Рафикович, в Коми-Пермяцком округе деревянные мосты до сих пор являются нормой. Их строительство связано с избытком леса или недостатком финансирования?

– Деревянные мосты – мера вынужденная. Строим их на дорогах с низкой интенсивностью движения. На гравийках это себя в определенной мере оправдывает – зачем там вкладываться в железобетон? За 1993 год при неплохом финансировании было построено деревянных мостов общей протяженностью 2 км 800 м. Но служат они всего 10–15 лет. Сейчас у нас большой список аварийных объектов – в этом году если не отремонтируют 100–150 м мостов, то они просто упадут.

– А как вообще обстоит ситуация с содержанием и ремонтом?

– Сегодня она просто катастрофическая. Дорожный фонд мизерный, основные деньги уходят на уплату земельного налога, на вывод земель из лесного фонда. По содер-



жанию у нас самый неблагополучный регион – финансирование ниже, чем в Пермской области раза в три. Чтобы поддерживать 1600 км дорог нам надо 100 млн рублей в год, а реально мы имеем 30 млн. С ремонтом дело обстоит еще хуже – у нас 1000 км гравийных дорог, которые надо ремонтировать раз в 10 лет. А мы имеем возможность делать только 10–15 км, то есть 10–15%. Соответственно, с каждым годом увеличивается количество аварийных участков.

– На дорогах округа работают и пермяки и сыктывкарцы. Местные предприятия не справляются с объемами или не выдерживают конкуренции?

– Для строительства требуется специальная техника и специалисты узкой квалификации – то есть значительные объемы, которых в Коми-Пермяцком округе нет. В сфере дорожного строительства мы работаем с оснащенными по последнему слову профессионалами: компанией «Труддорстройпром» из Сыктывкара, «Березниковским мостоотрядом», другими организациями. Что касается местных подрядчиков, то они направлены на содержание и ремонт. Хотя у нас изношен парк дорожной техники, а в ситуации, когда работы ведутся практически по себестоимости, обновлять его возможности нет. Скоро, видимо, к этому добавится «кадровый голод». Поэтому сегодня мы налаживаем целевые отношения с пермскими институтами, техникумами, училищами. Впрочем, чтобы здесь произошли положительные сдвиги, необходимо большее финансирование ремонтных работ, при котором зарплаты коми-пермяцких дорожников будут сопоставимы с областными.

Пользуясь случаем хочу поздравить всех дорожников с профессиональным праздником – Днем дорожника.





ВРЕМЯ ЗАКЛАДЫВАТЬ КАМНИ



Событием года в Коми-Пермяцком округе стала закладка символического камня на месте строительства моста через реку Кама в Гайнском районе. Значение этого мероприятия выходит далеко за пределы региона, ведь с открытием движения на этом участке Северный транспортный коридор станет неразрывным и обеспечит сквозное сообщение по маршруту Пермь – Сыктывкар. Мост свяжет две трети правобережной части КПАО с оставшейся третью, на которой сосредоточены основные запасы древесины, даст жителям левобережья Камы возможность круглогодичного транспортного сообщения.



Ивописная поляна на высоком левом берегу стала местом, куда 16 июля слетелись высокие гости из Москвы, Перми, Сыктывкара. Прилетевших на вертолетах VIP-персон приветствовали артисты ансамбля «Шондыбан». Остальные участники и гости добирались по строящейся дороге через Гайны на памре, которому предстоит еще два сезона пересекать Каму. Праздничный наряд будущей стройплощадке сумел придать генеральный подрядчик НПО «Космос» – концерн, зарекомендовавший себя в Москве, Санкт-Петербурге, на многих объектах в Пермской области.

Программа началась с осмотра макета моста и рассказа председателя дорожного комитета КПАО О.Р. Клюяна о текущем состоянии работ. Затем были официальные

выступления, после которых почетные гости облачились в оранжевые жилетки, каски и взяли в руки мастерки. В нишу закладного камня с высеченной в граните надписью «Здесь будет построен мост через реку Кама» общими усилиями была замурована специально изготовленная капсула. В ней – окружная газета «Парма» со статьей о мероприятии, буклете «Северный транспортный коридор России», список участников проекта и июньский номер журнала «Автомобильные дороги». Как только капсула скрылась под слоем раствора, в небо взлетели десятки воздушных шариков, а руководители трех регионов разбили о ковш экскаватора бутылку шампанского. Вслед за этим «окропленный» экскаватор совершил первый забор грунта.

**И.о. губернатора Пермской области
Олег ЧИРКУНОВ**

Дорогие друзья! Я думаю, что у всех сейчас на душе есть ощущение праздника. Праздник не часто бывает в нашей жизни, но последнее время все же бывает. Мы сдаем объекты капитального строительства, мы закладываем новые. На этой неделе мы состыковали мост через Каму в районе Перми. Уникальное событие! Здорово, что на этой же неделе закладывается начало новому строительству. Значит, страна наша живет, развивается. И давайте будем надеяться на то, что это развитие будет быстрым и эффективным. Поздравляю! Всем успехов! Особая надежда на строителей: мы очень рассчитываем, что вы построите этот мост быстро.





Председатель госсовета Республики Кomi Иван КУЛАКОВ

Уважаемые коллеги! Уважаемые земляки! В Кomi-Пермском округе много выходцев из Республики Кomi. Мы давно уже занимаемся Северным коридором. Эта трасса по диагонали пересекает всю Республику Кomi и приходит сюда – в Пермский край. Мы считаем, что эта дорога будет способствовать развитию инфраструктуры нашей республики, и приветствуем начало строительства моста. Совместными усилиями мы сделаем эту трассу хорошей, надежной. От этого выиграет экономика тех субъектов Федерации, которые связывают транспортный коридор. Я думаю, и люди будут благодарны нам, когда смогут ездить друг к другу в гости. Безусловно, решатся многие социальные вопросы. Я от души желаю нам всем удачи в этом строительстве!

Председатель комитета Государственной думы по региональной политике Андрей КЛИМОВ

Несколько лет назад, когда мы впервые заговорили о создании Северного транспортного коридора, который должен был пройти по территории Кomi-Пермского



автономного округа, многие считали это заоблачной мечтой, а некоторые даже шуткой. Но видимо мы рождены, чтобы шутку сделать былью. Как вы помните, прилетая в Кomi-Пермский автономный округ, Президент Российской Федерации своим указом, подписанным в ноябре, санкционировал строительство всех инфраструктурных объектов. Государственная дума включила это в бюджет. С тех пор не прошло и полугода, а мы уже встречаемся здесь, чтобы открыть большое строительство. После завершения этого моста Северный транспортный коридор практически начнет работать так, как это задумывалось.

Вице-президент НПО «Космос» по строительству Владимир ВАРЫГИН

Дорогие товарищи! Предыдущие органы дали политическую и тактико-техническую оценку объекта, который нам предстоит построить. Я хочу заверить руководителей в том, что объект будет построен качественно и в сроки, оговоренные государственным контрактом. В подтверждение хочу сказать, что не случайно на этом объекте основные работы

будут выполнять НПО «Космос» и «Пермдорстрой». Между нашими организациями уже давно существует теплое и плодотворное сотрудничество. Нами построен участок дороги Пермь – аэропорт, сейчас строятся подходы к мосту через Каму в Перми. Поэтому я уверен, что мы выполним свои обязательства. Обратите внимание, первые временные здания и сооружения уже стоят. Спасибо!

Стоял жаркий солнечный день. После обеда высокие гости направились к вертолетам. Остальные приглашенные – к реке. Своенравная Кама прогрелась до температуры выше +20°, как будто тоже решила поучаствовать в празднике. Если бы северный ландшафт с поросшими лишайником елями и отбеленным ветром буреломом, было бы трудно поверить, что действие происходит не где-то на юге. Впрочем, я уже слышал рассказы участников геологоразведывательных работ о том, как в зимнюю стужу здесь проводили буровые работы, а во время паводка обследовали бескрайнюю пойму. Но этот вид и те рассказы не хотели совмещаться между собой – как лирика с физикой, как праздники и будни...





«АВТОМОСТ» У ИСТОКОВ

Любая стройка начинается с проекта. Здесь содержатся все характеристики будущего объекта, отражаются требования заказчика. Проект служит основным документом для подрядных организаций. Проектировщик готовит инвестиционное обоснование, при наличие которого решается вопрос о выделении финансирования, проводит изыскательские работы, генерирует конструкторские решения, определяет необходимые материалы, рассчитывает смету. Все это на Коми-Пермяцком участке Северного транспортного коридора осуществляют предприятие из Перми – ООО ПСП «Автомост».

Годовой объем ООО ПСП «Автомост» на выполнение проектно-изыскательских работ в 2003 году составил более 32 млн руб.

Сегодня «Автомост» является одной из ведущих проектных организаций региона. Хотя всего 10 лет назад это предприятие мало кто воспринимал всерьез – проектированием занимались гиганты всероссийского масштаба, конкурировать с которыми считалось делом безнадежным.

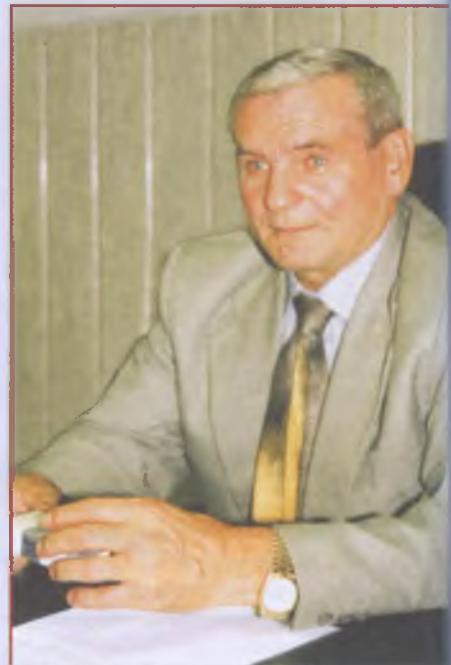
Однако бессменный руководитель «Автомоста» Виктор Пикулев сам долгое время работал в одном из таких НИИ и знал изнутри все достоинства и недостатки предприятий «старого образца». К началу 1993 года он был начальником отдела изысканий Пермдорпроекта, но группой инициативных коллег было принято решение о создании альтернативного проектного предприятия. «Автомост» был зарегистрирован 1 июня 1993 года. Костяк команды составили коллеги расформированного в 1998 году Пермского комплексного отдела ГипрордорНИИ. Главную ставку сделали на мобильность и современное техническое оснащение – то есть на то, чем никак не могли похвастаться инертные гиганты.

Начиная с нуля. Однако в ее существовании были заинтересованы буквально перед этим созданные дорожные комитеты администраций Пермской области и КПАО, поскольку при отсутствии конкуренции заказчик оказывался зависимым

от всесильных проектировщиков. «Автомост», лишенный бюрократического аппарата, способный оперативно и качественно проводить изыскательские работы, оказался, что называется, «в нужное время в нужном месте».

На сегодня «Автомост» провел паспортизацию дорог общего пользования в Пермской области 6500 км и в Коми-Пермяцком округе 1500 км. Для выполнения всего комплекса проектно-изыскательских работ с надлежащим качеством у «Автомоста» имеется все необходимое: техника, оборудование, компьютеризированные рабочие места с самым современным программным обеспечением. Со всем этим оборудованием управляются 73 работника, среди которых есть опытнейшие проектировщики, но в основном – талантливые молодые специалисты.

География объектов, спроектированных «Автомостом» весьма широка. 30 км трассы Пермь – Чусовой на участке Дивья – Шалашная, дороги в Ханты-Мансийском округе, участки на трассе Казань – Пермь – Екатеринбург, федеральная автодорога М-7, подъезд к Тюмени на федеральной трассе «Байкал», федеральная автомобильная дорога 1Р-242 Нытва – Кудымкар, дороги для нефтяников и газовиков, в том



числе в Ненецком автономном округе, проекты мостов и нефтепроводов, линии электропередач в малообжитых районах.

«Автомосту» суждено было находиться у самых истоков Северного транспортного коридора. Именно это предприятие проводило обоснование инвестиций на участок Пермь – Кудымкар – Сыктывкар (435 км) до границы Республики Коми, утвержденное в начале 2001 года распоряжением Росавтодора, и обоснование инвестиций в строительство Северного автодорожного коридора, на участке протяженностью 369 км автодороги «ВЯТКА» – Верхняя Максаковка – Веселовка – Лопыдино – граница Коми-Пермяцкого автономного округа в Республике Коми (145 км). Проект был разработан в рамках президентской программы «Дороги России», развитие «Северного транспортного коридора». В 2001 году проект был принят к реализации, во многом благодаря поддержке и участию председателя Дорожного комитета Коми-Пермяцкого автономного округа Отари Клюяна. В 2002 году были проведены конкурсные торги, которые выиграл «Автомост» и получил заказ на проектно-изыскательские работы мостового перехода через р. Кама в районе д. Усть-Чукуря Гайнского района Коми-Пермяцкого автономного округа.

Работа в Коми-Пермяцком округе имеет свою специфику. Объекты здесь крайне удалены от жилых мест, труднодоступны, заболочены. Заезд буровой техники возможен только в зимний период. При нормативно выделяемом финансировании по-



добные работы трудно назвать финансово привлекательными. С другой стороны, имиджевое значение их велико. А имидж предприятия – кратчайший путь к получению коммерческих заказов.

Мостовой переход через р. Кама с подходами в Гайнском районе Коми-Пермяцкого автономного округа – наиболее протяженный из спроектированных на сегодня предприятием Виктора Пикулева. Аналоги меньшего размера «Автомост» создавал на реках Веспляне и заливах на Камском водохранилище, реках Шалашной и Омутной. Во всех случаях компания занимается не только проектированием, но вплоть до окончания



строительства осуществляет авторский надзор. Это не только контроль за подрядчиком, но и возможность скорректировать технологическую карту, зная специфику техники и материалов, которыми обладает конкретная строительная организация.

Северный транспортный коридор постепенно становится реальностью. Впереди – новые проекты и работы, в том числе в Коми-Пермяцком округе. В 2002 году Дорожным комитетом Коми-Пермяцкого автономного округа был проведен конкурс на обоснование инвестиций в развитие автомобильной дороги Соликамск – Кудымкар, который был выигран ООО ПСП «Автомост», но из-за отсутствия финансирования проектные работы были временно приостановлены.

В настоящее время «Автомост» участвует совместно со строительными организациями в конкурсах на размещение заказа по комплексу работ на проектирование и строительство автомобильных дорог и мостов. В этом смысле «Автомостом» давно налажено сотрудничество с ведущими пермскими строительными органи-

зациями, такими как «Уралсбспецстрой», «Пермдорстрой», «Пермавтодор», «Березниковским мостоотрядом», Мостоотрядом №123 и Республики Коми – «Труддорстройпром», «Северные мосты».

Проектировщики знают сильные стороны каждого подрядчика и могут способствовать ускорению строительства без потерь по качеству. А это как раз то, что необходимо заказчику.

Чтобы сохранить и двигаться вперед необходимо качественно усиливать производственную базу, стремиться к повышению производительности труда, качества выпускаемой проектной продукции, повышения квалификации сотрудников, обеспечивая их достойной заработной платой. Так считает директор «Автомоста» Виктор Пикулев и его коллеги, создавшие предприятие и за десять лет поднявшие его до лидирующих позиций.

Технические характеристики моста через р. Кама: мост сталежелезобетонный; L 387,3 м; пролетное строение моста металлическое неразрезное; опоры монолитные и сборно-монолитные; габариты моста по ширине Г-11,5+2x1,5 м. Подходы составляют 9,2 км – правобережной стороны по пойменному участку 6,7 км, с левобережной – 2,5 км.

Первый этап строительства подлежит завершению 1 декабря 2006 г. Вторым этапом намечается строительство автодороги для выхода на трассу Гайны – Кудымкар протяженностью 13,8 км. Выдана проектно-сметная документация на реконструкцию автомобильной дороги Кудымкар – Гайны в асфальтобетонном исполнении, что является частью Северного транспортного коридора протяженностью 46,8 км, переходного типа 25,2 км. Таким образом, президентская программа «Дороги России» выполняется благодаря усилиям органов управления дорожным хозяйством, проектными и строительными организациями.



ПАРМСКАЯ ОРБИТА



Коми-Пермяцкий округ – регион крайне специфический. Далеко не каждая строительная организация готова работать в стороне от железных дорог, объектов промышленной инфраструктуры. На конкурсы выходят только профессионалы. А победителями становятся те, кто умеют работать при любых внешних условиях... Генеральным подрядчиком на строительстве мостового перехода через Каму в Гайнском районе стало ООО НПО «Космос». Московский концерн, разработчик и производитель многих уникальных технологий и материалов. «Космос» – один из участников реконструкции МКАД, один из создателей третьего транспортного кольца, КАД в Санкт-Петербурге. Деятельность научно-производственного объединения многогранна и обширна в географическом плане. Пермское отделение концерна «Стимул-Урал» возглавляет Петр ДАНОВ. Беседа с ним состоялась на базе НПО, которая (бывают ведь совпадения!) расположена в Перми на шоссе Космонавтов.

Петр Арсеньевич, с чем и зачем пожаловал столичный концерн на Пермскую землю?

– НПО «Космос» пришло в Пермскую область в 1997 году. Первая работа, которую мы здесь выполнили – участок автодороги от аэропорта Большое Савино до поста ГАИ. Уже 7 лет этот объект остается главными воротами города, своеобразной визитной карточкой. И до сего дня состояние этой дороги вполне нормальное. Здесь были использованы все технологии, разработки которых осуществляло НПО «Космос» – прежде всего, высококачественный асфальт с применением полимерно-битумных составляющих.

– У концерна богатый опыт по строительству уникальных сооружений. Что-нибудь подобное осуществлялось в Перми?

– Строительство тоннеля в районе станции Пермь-2 стало одной из наиболее интересных работ концерна «Космос» последних лет. Проблема была в том, что здесь практически через центр города проходит Транссибирская магистраль. А это 90 пар поездов в сутки, болота под насыпью и... единственный тоннель для автотранспорта, построенный одновременно с железной дорогой. Мы построили новый тоннель без остановки поездов, причем в самые кратчайшие сроки. По целому ряду позиций этастройка не имеет аналогов в мировой практике. Она стала результатом совместной работы НПО «Космос» и пермских дорожников, при непосредственном координировании работ тогдашним мэром Перми Ю.П. Трутневым и вице-губернатором О.М. Ждановым. Центральная часть города вздохнула с облегче-

нием. Аналогичный объект мы сдали в эксплуатацию в 2003 году – это тоже тоннель через Транссиб в районе станции Бахаревка. Он позволил объединить два наиболее крупных городских района – Индустриальный и Свердловский. Здесь также использовались технологии НПО «Космос», такие как создание опережающего защитного экрана под железной дорогой, грунтоцементные сваи.

Особое место занимают работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Большое Савино. Объект был сдан практически за один строительный сезон с использованием самой современной техники. Непосредственно на территории аэропорта были запущены два мобильных завода по производству бетона и асфальтобетона. Использовался целый комплекс высокоеффективной техники. И практически не был нарушен график прилета-вылета самолетов! Сегодня протяженность полосы составляет 3,2 км, что позволяет аэропорту принимать все типы современных самолетов.

– Какой из объектов наиболее важен для вас на сегодня?

– В настоящее время «Космос» работает в Перми на строительстве подходов к мостовому переходу через реку Кама в районе Заостровки. Участок дороги составляет 11 км с целым рядом путепроводов, инженерных сооружений, развязок, сетей, требующих переустройства. Работа в крайне сложных гидрогеологических условиях: часть трассы проходит по болотам. Здесь также мы применяем технологии по обеспечению устойчивости земляного полотна. Надо отметить,

что в этом вопросе НПО «Космос» тесно сотрудничает со всеми ведущими институтами России, которые имеют опыт проектирования дорог. Сегодня работы идут по графику, и к сентябрю 2005 года планируется сдача в эксплуатацию всего комплекса.

Чтобы по Перми была полная картина, скажу, что концерн «Космос» признан победителем еще одного тендера. Это путепровод, который соединит две центральные улицы – Стахановскую и Чкаловскую – над Транссибирской магистралью. «Космос» в данном случае выступает как строительная организация, и как проектировщик. Мы уже приступили к работам. Сроки очень сжатые: на все про все нам отводится ровно год. Но эта задача нам по силам. Хотя, не скрою, скептиков хватало всегда, они нас буквально сопровождают от проекта к проекту. Только «Космос» может себе позволить при необходимости концентрировать все свои силы и решать самые сложные, уникальные задачи.

– Очередное строительство концерн планирует выполнять своими силами или с привлечением субподрядчиков?

– За время нашей работы сложились добрые отношения со многими дорожными организациями Перми. Как правило, на проектирование мы привлекаем «Пермгражданпроект», поскольку этот институт наиболее полно владеет топографической и геологической ситуацией в городе. Впрочем, в вопросе тоннелей и других сложных объектов решения принимаем сами. Мы всегда работаем с привлечением большого количества пермских подрядчиков. В первую очередь надо выделить «Пермдорстрой» и



Пермскую ДПМК. Это организации, которые могут построить объекты быстро и качественно. Разумеется, мы используем их потенциал. За «Космосом» остается проектирование и строительство наиболее сложных инженерных сооружений и общее техническое руководство. Мы всегда стараемся применять на объектах собственные технологии, высококачественные материалы. Так, на подходах к Камскому мосту в Перми мы планируем применить новую дорожную одежду вместо традиционной, что позволит в два раза увеличить срок эксплуатации. Получается, что мы одновременно учим наших партнеров, каким образом надо делать современные высококачественные дороги.

— Работы по строительству моста в Гайнском районе КПАО можно назвать рядовыми или «Космос» и здесь планирует мобилизовать свои силы для применения каких-либо ноу-хау?

— Особенность этой стройки, прежде всего, заключается в ее удаленности от промышленных и транспортных узлов. Над решением этой проблемы сейчас работают все наши проектные организации. Сегодня завершается разработка решений, которые мы хотим применить на этой стройке. Смысл в том, чтобы максимально сократить сроки строительства. Я могу уверенно сказать, что объект будет сдан не к концу 2006 года, как того требует заказчик, а значительно раньше.

— Петр Арсеньевич, какие перспективы видите лично вы для компании с объединением области и округа в Пермский край?

— Мы работаем в Пермском крае, а я уже считаю, что область и округ — единое целое, потому что здесь у нас сложились очень хорошие отношения с администрацией города и области. В губернаторстве работают умные люди, которые стремятся превратить Пермь в современный город. С ними порой непросто, но очень интересно работать, поэтому мы хотим и впредь продолжать свою деятельность на пермской земле. Как получится — покажет время. Но уже сегодня НПО «Космос» здесь не временщик: за нашими плечами не имеющие аналогов объекты. Я думаю, мы сможем еще принести пользу и городу и всему Пермскому краю.





ФАКТОР БЛИЗОСТИ



Достаточно бегло глянуть на карту, чтобы стало ясно: проблема мостостроения в Коми-Пермяцком округе относится к числу

архиважных. Территория буквально испещрена реками и речушками. По сравнению с ними количество железобетонных мостов, пригодных для движения большегрузного автотранспорта, кажется ничтожным. Впрочем, мосты все-таки есть – несмотря на отсутствие железной дороги и серьезных производственных баз. Каждый мост имеет свою уникальную историю, в которую вписаны и конструкторские изобретения, и самоотверженный труд рабочих, и благодарность жителей «иных берегов», получивших впервые круглогодичное сообщение с «большой землей». Только в одном практически все мосты КПАО едины – возводило их ООО «Березниковский мостоотряд». В Пермском крае строительством мостов преимущественно занимается две организации: Мостоотряд № 123 и «Березниковский мостоотряд». Первый базируется в Перми, второй – на севере области. Соответственно, сферы интересов практически не пересекаются, благо обе организации являются дочерними ЗАО «Уралмостстрой».

Березниковский мостоотряд был создан 57 лет назад – для восстановления разрушенных во время войны и строительства новых железнодорожных мостов в Прибалтийских республиках. Изначальным местом дислокации была станция Лиепая, а в 1950-х годах – Елупе

в Латвии. Первый же построенный объект – мост протяженностью более 600 погонных метров. Прибалтика – Белоруссия – Урал – Казахстан – Свердловск, – так менялась география вплоть до 1974 года. А 30 лет назад Мостоотряд № 59 (название сохранилось вплоть до 5 октября 2000 года) осел в г. Бе-

резники Пермской области. Прошло еще 10 лет, прежде чем коллектив окончательно закрепился на Пермской земле, то есть перебрался из теплушек и вагонов в благоустроенные квартиры. Способствовала тому сдача внеклассного моста через реку Кама в районе г. Березники длиной 860 м.

С тех пор на земле Пармы построены мосты через реки Яйва, Пожва, Вильва, Усьва, Пешковка, Вижайха, Сылва, Кондас, Лолог, Весляна, Вишера, Колва, Полазна и др. Также построены мосты на автодороге Свердловск – Серов, два – в Башкирии, семь – в районе станции Уфимка, два – в районе г. Чернушка, три моста для Свердловскдорстроя, еще шесть – на севере Тюменской области. Всего за период нахождения мостоотряда в Березниках сдано 253 моста и других искусственных сооружений общей длиной 16 170 погонных метров. Если же считать с 1947 года, то получается 530 мостов на 33 150 погонных метров. При том, что начинал мостоотряд с одного бульдозера и крана грузоподъемностью 5 т.

Сегодня «Березниковский мостоотряд» самостоятельно проектирует объекты, разрабатывает и внедряет новые технологии, ремонтирует технику, осуществляет перевозку стройматериалов. На предприятии уделяется особое внимание решению социальных проблем, улучшению социальных и бытовых условий жизни работников. Более того, в условиях инвестиционного спада мостоотряд не снизил объемов строительства, смог не только сохранить коллектив, но и вдвое увеличить количество работающих. Что важно, благодаря компьютеризации управления штат инженерно-технических сотрудников остался на прежнем уровне.

За последние годы возрос объем работ по капитальному ремонту и реконструкции мостов. Особое внимание стало уделяться содержанию построенных объектов.





Сотрудничая с ведущими институтами, мостоотряд не просто поддерживает свои объекты в рабочем состоянии, но, благодаря внедрению новых технологий, качественно их модернизирует.

Строительство мостов в условиях Пермского края – показатель качественный. Возводить объекты здесь сложно и технически и технологически. Это своеобразная проверка для всех: работа на совесть – неписаный закон коллектива. «Березниковский мостоотряд» сравнительно компактен: работает здесь 325 человек. При этом 84 члена коллектива награждены орденами и медалями за трудовые успехи. Уходят случайные люди, остается костяк – те, благодаря кому Прикамье ежегодно получает порядка 100 км первоклассных дорог и десятки мостов.

Безусловно, это заслуга всего коллектива предприятия. Однако нельзя не сказать отдельных слов о руководителе «Березниковского мостоотряда» Владимире Хайкине. Равных ему по профессионализму, доскональному знанию всех аспектов строительства и содержания мостов, умению принимать неординарные решения и брать ответственность на себя, – в регионе трудно найти. Потомственный мостостроитель, заслуженный строитель России, заслуженный транспортный строитель, академик МАРЭ, Мастер Управления и обладатель золотой медали Master of management (Англия), Владимир Львович непрерывно стремится к укреплению позиций своего коллектива не только на региональном, но и на национальном и международном уровне. Закономерно, что мостоотряд является обладателем целого ряда наград, таких как «Золотой Орел» (Париж), приз Гран-При (Рим), «Лидер Российской Промышленности» (Сидней), «Большой Золотой Жетон» (Женева) и др.

В настоящее время компания заканчивает строительство двух путепроводов на подходах к строящемуся мосту через р. Кама в районе г. Перми длиной 78,8 и 67,8 погонных метров. Они входят в состав Северного транспортного коридора. На этой же трассе мостоотряд построил три виадука: через реку Лолог в 1998 году длиной 181 м, через реку Кося в 1999 году – 142 м, через реку Веслянья в 2003 году – 184 м. «Березниковский мостоотряд» сегодня оснащен по последнему слову техники. Его базы расположены на минимальном расстоянии от КПАО, что способствует сокращению сроков сдачи объектов и удешевляет производство за счет экономии на транспортных расходах. Коллектив предприятия и впредь не намерен сдавать завоеванных позиций.





«ПЕРМДОРСТРОЙ» НА ПОДХОДАХ



Где летом к месту строящегося моста в Гайнском районе отчетливо просматривались просеки будущих подходов. Подрядчиком на их возведении выступает ОАО «Пермдорстрой». Строительство началось 12 апреля нынешнего года, а уже к сентябрю 2005 года планируется сдача 9,2 км автодороги. На втором этапе компании предстоит строительство участка протяженностью 12,8 км для выхода на трассу Кудымкар – Гайны с обходом поселка.

Выбор ОАО «Пермдорстрой» в качестве подрядчика на строительстве подходов к мосту не случаен. За свою многолетнюю историю предприятием построено около трех тысяч километров автодорог, оборудованных мостами, путепроводами и другими искусственными сооружениями. Эти объекты стали важнейшими транспортными артериями Пермской, Кировской областей, Республики Удмуртии, Башкирии, Коми. Признанием высокого профессионализма сотрудников стало приглашение «Пермдорстроя» к участию в строительстве таких объектов, как федеральная трасса Санкт-Петербург – Вологда – Киров – Пермь – Екатеринбург, автодорог Пермь – Березники, Соликамск – Кунгур, левобережных подходов к мосту через Каму в Перми.

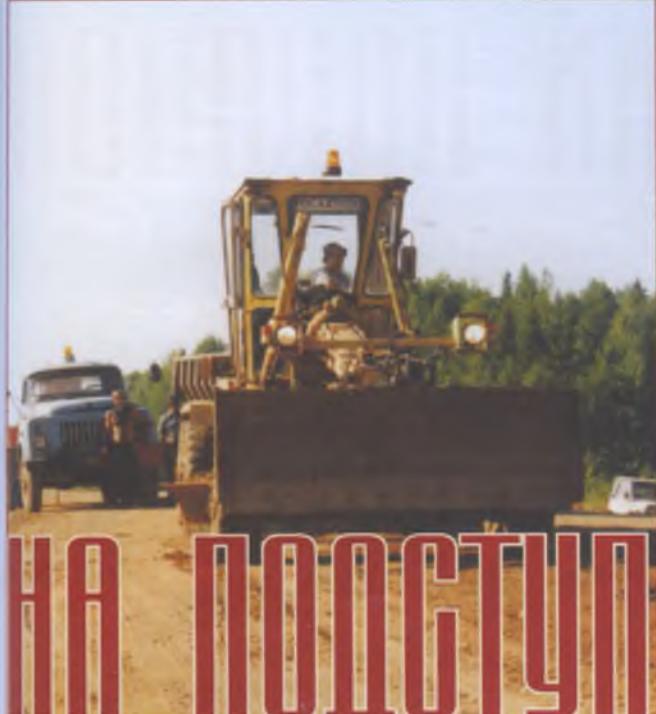
В 2002 году на предприятии внедрена система менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001. Акционерное общество было аттестовано немецкой компанией сертификации систем менеджмента качества TUV CERT и получило соответствующий международный сертификат. По итогам всероссийских конкурсов Госстроя на лучшую строительную организацию «Пермдорстрой» в 2003 и 2004 годах

признавался победителем и получал хрустальные кубки I степени. Федеральный лицензионный центр при Госстрое России включил компанию в единый реестр лучших предприятий инвестиционно-строительного комплекса России.

В Коми-Пермяцком округе «Пермдорстрою» предстоят весьма непростые работы. Гайнский район характеризуется высокой степенью заболоченности, большим количеством сырых низин, чередующихся с относительно высокими сухими местами. На участке будущей дороги протяженностью около 1,5 км мощность торфа достигает четырех метров. Строящаяся трасса дважды пересекает реку Вес, долина которой наложена на долину Камы. Одновременно строятся два малых моста. А для доставки тяжелого оборудования, необходимого на строительстве основного моста, построены объезды деревянных мостов по существующей дороге с устройством водопропускных сооружений.

В ближайшее время транспортным строителям «Пермдорстроя» предстоит выполнить профильные земляные работы в объеме около 1,2 млн кубометров. Для повышения надежности дорожное полотно укрепляется геотекстилем (около 60 тыс. м²). Как и на всех своих объектах «Пермдорстрой» работает качественно и четко по графику, не доставляя никаких проблем заказчику. В дорожном комитете знают, что на эту компанию всегда можно положиться!





на подступах к гайям

Трасса Кудымкар – Гайны практически полностью попадает в состав Северного транспортного коридора, правда отнюдь не в нынешнем виде. Отживший свой век гравийку реконструируют: укрепляется основание, расширяется проезжая часть, застилается асфальтобетонное полотно. Именно на этих участках особенно остро ощущается разница между тем, что было, и тем, что будет.

Наибольшие объемы на реконструкции трассы в КПАО сегодня имеет ООО «Строительно-коммерческая фирма «АТМ». Это дорожное предприятие из Перми обладает тем набором спецтехники, который оптимально подходит для работы на удаленных участках в условиях, когда при небольшом финансировании заказчик требует максимального качества по сдаваемому объекту.

«АТМ» трудится на дорогах Пермской области и округа с 1993 года. Возглавляет его Айк Аветисян – человек, которого трудно застать в головном офисе: он лично контролирует ход работ на всех, даже самых удаленных, объектах. В настоящее время его фирма является крупной дорожно-строительной организацией, накопившей огромный опыт дорожного строительства в климатически и геологически неблагоприятных условиях.

На балансе СКФ «АТМ» состоит 135 единиц дорожно-строительной техники, в том числе высокопроизводительные экскаваторы HITACHI ZX330, асфальтоукладчики DYNAPAC F16W и DYNAPAC F18C, катки DYNAPAC C422, DYN-

PAC C222, BOMAG BW213, установку по устройству основания методом холодного ресайклинга в составе WR2500 и WM1000, мобильный асфальтобетонный завод RB160 французской фирмы ERMONT, производительностью 160 т/ч, сертифицированную лабораторию контроля качества выпускаемых материалов и производимых работ. Также в составе компании три производственные базы в д. Петровка Пермского района, с. Сретенское Ильинского района и в г. Оханске.

За период своей деятельности СКФ «АТМ» построила автодороги с асфальтобетонным покрытием между Троельгой и Калинино в Кунгурском районе, протяженностью 18 км, между Ильинским и Чермозом в Ильинском районе – 30,5 км, выполнила ряд капитальных ремонтов автодорог в г. Перми, включая выход на восточный обход города.

Особое внимание в организации уделяется внедрению новых технологий. Так, установка холодного ресайклинга позволяет использовать местные материалы и существующую конструкцию дорожной одежды при строительстве автодорог с твердым покрытием. При этом существенно снижается стоимость проводимых работ. Приобретя установку WR2500 и WM1000 в 1999 году, «АТМ» только за период 2000–2001 гг. отремонтировало с ее помощью в Кишертском районе 58,5 км автодорог. Незаменимым для удаленных объектов стал и асфальтобетонный завод RB160 – собрать на месте его можно всего за шесть часов. Сегодня строительно-коммерческая фирма «АТМ» – это, прежде всего, квалифицированные кадры и техника, способные качественно и оперативно выполнить весь комплекс работ по строительству современных автодорог.





РУКИ БРАТСКИХ НАРОДОВ



Место строительства моста через Каму сегодня стало центром Ками-Пермяцкого автономного округа. Географически это не совсем точно, однако по смыслу и значению данная стройка занимает ключевое место в жизни округа. Дорожники из Перми километр за километром продвигаются сюда с юго-востока КПАО, а на другом берегу Камы, с северо-запада, навстречу им строит трассу крупнейшая компания Республики Кomi ООО «Труддорстройпром».

Участие дорожных предприятий из Сыктывкара в строительстве Северного транспортного коридора на территории округа не случайно. Дорожникам Республики Кomi не занимать опыта по прохождению бескрайних болот и работе в экстремальных погодных условиях. «Труддорстройпром» – мощная организация, оснащенная самой современной техникой и проверенными на многих объектах кадрами. Возглавляет компанию Михаил Шаров – депутат республиканского законодательного собрания. Для него участие в строительстве Северного транспортного коридора – это не просто еще один объект, а трасса, способная укрепить экономику малой родины, ведь с ее открытием многократно возрастет товарооборот между Кomi и Пермским краем, а также транзитные грузоперевозки.

Есть и еще один, менее очевидный, фактор, благодаря которому два региона охотно взаимодействуют между собой. Дело в том, что на территориях республики и округа коренными являются родственные народы финно-угорской группы. Регулярное общение будет способствовать сохранению и изучению культурных традиций, позволит увеличить приток туристов, в том числе из Финляндии, на границу с которой в конечном итоге выйдет строящаяся трасса. Благо, в северных регионах России сохранилось много того, что ближе к «цивилизации» давно стало музейной редкостью.

В Кочевском районе КПАО, буквально в двух километрах от Северного транспортно-

го коридора мне удалось познакомиться с местным умельцем Егором Утробиным, создавшим при помощи одного топора целый сказочный парк из огромных коряг и стволов деревьев. Егор – мастер по прозванию. Он не ищет каких-то «традиционных» форм для своих образов: сказочные персонажи рождаются такими, как их создала природа и увидел художник. Творить Егор начал в 1988 году, с тех пор его работы пополнили коллекции местных музеев, а власти неоднократно предлагали всевозможные виды поддержки: организацию культурного центра, постоянную стипендию, выездные экспозиции, оборудование. Единственное, что принял мастер – небольшой трактор, дабы вытаскивать из непролазных дебрей наиболее понравившиеся заготовки...

Достопримечательностей, подобных утробинскому парку, в Ками-Пермяцком округе немало. Свои сенсации хранят народные кладовые Республики Кomi. Но все они обязательно пополнят золотой фонд российской культуры – когда протянутые навстречу друг другу руки братских народов сойдутся над руслом Камы в Гайнском районе КПАО, и Северный транспортный коридор станет, наконец, реальностью.



ПЕРЕЧЕНЬ

ОТНОСЯЩИХСЯ К ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И УЧРЕЖДЕНИЙ, КУРИРУЕМЫХ РОСАВТОДОРОМ, И ОТКРЫТЫХ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ, В ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ КОТОРЫХ НАЗНАЧЕНЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ РАБОТНИКИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ОРГАНА ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ, ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ЯНВАРЯ 2004 г.

Nº п/п	Полное наименование юридического лица	Юридический адрес
1	2	3
III. ГОСУДАРСТВЕННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ		
360	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Москва – Харьков" Министерства транспорта Российской Федерации	302001 г. Орел, ул. Комсомольская, д. 15
361	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Москва – Волгоград" Министерства транспорта Российской Федерации	92000 г. Тамбов, ул. Б. Федорова, д. 9
362	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург"	170002 г. Тверь, проспект Чайковского, д. 62-а
363	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Самара – Уфа – Челябинск"	450097 Республика Башкортостан, г. Уфа, бульвар Хадии Давлетшиной, д. 34
364	Государственное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог на территории Челябинской области"	454080 г. Челябинск, Свердловский проспект, д. 56
365	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Санкт-Петербург – Мурманск" Министерства транспорта Российской Федерации	185035 Республика Карелия, г. Петрозаводск, ул. Антикайнена, д. 1-а
366	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Невер – Якутск"	678900 Республика Саха (Якутия), г. Алдан, переулок Дорожный, д. 15
367	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск"	664007 г. Иркутск, ул. Бабушкина, д. 14
368	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали Москва – Архангельск" Министерства транспорта Российской Федерации	160001 г. Вологда, пр. Победы, д. 33
369	Государственное учреждение "Управление ордена Знак Почета Северо-Кавказских автомобильных дорог Государственной службы дорожного хозяйства" Министерства транспорта Российской Федерации	357519 Ставропольский край, г. Пятигорск, ул. Кузнецкая, д. 10

370	Государственное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю" Министерства транспорта Российской Федерации	350063 Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Комсомольская, д. 37
371	Государственное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог по Магаданской области" Министерства транспорта Российской Федерации	685000 г. Магадан, ул. Пролетарская, д. 25, корпус 1
372	Государственное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог на территории Республики Бурятия" Министерства транспорта Российской Федерации	670000 г. Улан-Удэ, ул. Советская, д. 18
373	Государственное учреждение "Управление автомобильной магистрали М-54 "Енисей" Министерства транспорта Российской Федерации	667000 Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Интернациональная, д. 60
374	Государственное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог на территории Карачаево-Черкесской Республики"	369000 Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск, ул. Кавказская, д. 19
375	Межрегиональная дирекция по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России Министерства транспорта Российской Федерации *	680026 г. Хабаровск, ул. Доватора, д. 24-а
376	Дирекция по строительству транспортного обхода г. Санкт-Петербург Министерства транспорта Российской Федерации	198013 г. Санкт-Петербург, ул. Можайская, д. 17
377	Государственное учреждение "Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья" Министерства транспорта Российской Федерации	354002 Краснодарский край, г. Сочи, ул. Черноморская, д. 1
378	Государственное учреждение "Межрегиональная дирекция по дорожному строительству в Центральном регионе России" Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г. Москва, Звездный бульвар, д. 21, стр. 1

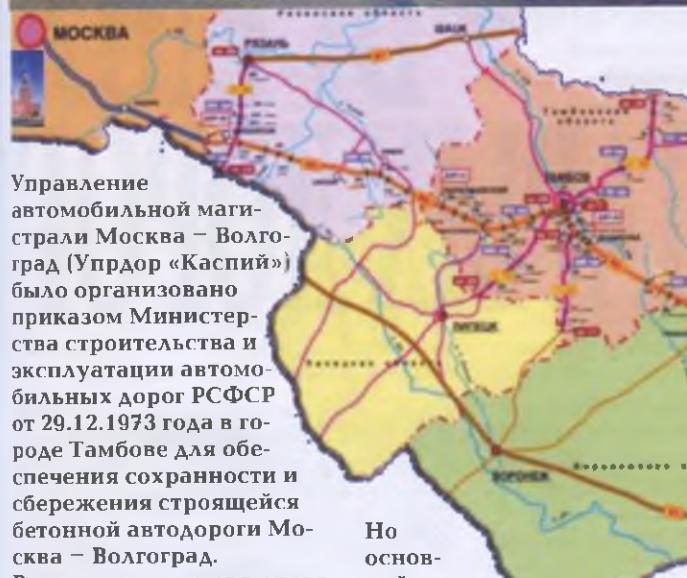
379	Федеральное государственное учреждение "Дирекция государственного заказчика по реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г.Москва, ул.Бочкова, д.4	390	Государственное образовательное учреждение "Астраханский автомобильно-дорожный колледж"	414000 г.Астрахань, ул.Тургенева, д.4
380	Федеральное государственное учреждение "Центр производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве" Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г.Москва, Звездный бульвар, д.21, стр.3	391	Государственное образовательное учреждение "Борисоглебский дорожный техникум"	397171 Воронежская область, г.Борисоглебск, ул.Советская, д.123
381	Государственное учреждение "Центр лабораторного контроля, диагностики и сертификации (Москва)" *	129085 г.Москва, ул.Бочкова, д.4	392	Государственное образовательное учреждение "Боровичский автомобильно-дорожный колледж"	174406 Новгородская область, г.Боровичи, ул.Красноармейская, д.2-а
382	Государственное учреждение "Дирекция по комплексному обеспечению управления федеральными автомобильными дорогами" Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г.Москва, ул.Бочкова, д.4	393	Государственное образовательное учреждение "Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж"	620062 г.Екатеринбург, пр.Ленина, д.91
383	Государственное учреждение "Центр международных перевозок" Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г.Москва, Звездный бульвар, д.21, стр.1	394	Государственное образовательное учреждение "Кызылский автомобильно-дорожный техникум"	667003 Республика Тыва, г.Кызыл, ул.Кечил-оола, д.15
384	Федеральное государственное учреждение по проведению государственной ведомственной экспертизы в дорожном хозяйстве Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г.Москва, ул.Бочкова, д.4	395	Государственное образовательное учреждение "Махачкалинский автомобильно-дорожный колледж"	367026 Республика Дагестан, г.Махачкала, пр.Акушинского, д.13
385	Государственное учреждение "Центр информатизации и связи в дорожном хозяйстве" Министерства транспорта Российской Федерации	129085 г.Москва, ул.Бочкова, д.4	396	Государственное образовательное учреждение "Московский автомобильно-дорожный колледж имени А.А.Николаева"	105082 г.Москва, ул.Бакунинская, д.81/55
386	Государственное учреждение "Узел связи и автоматизации" Министерства транспорта Российской Федерации	391910 Рязанская область, г.Ряжск, ул.М.Горького, д.115-а	397	Государственное образовательное учреждение "Ростовский-на-Дону автодорожный колледж"	344082 г.Ростов-на-Дону, ул.Б.Садовая, д.28
IV. ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ			398	Государственное образовательное учреждение "Ряжский дорожный техникум"	391960 Рязанская область, г.Ряжск, ул.М.Горького, д.115
387	Федеральное государственное унитарное образовательное предприятие "Владимирский учебный центр"	600017 г.Владимир, ул.Кирова, д.18-а	399	Государственное образовательное учреждение среднего профессионального образования "Соликамский автомобильно-дорожный колледж"	618500 Пермская область, г.Соликамск, ул.Всеобуча, д.6
388	Федеральное государственное унитарное предприятие "Учебно-производственный центр Северо-Кавказского региона" Министерства транспорта Российской Федерации	357500 Ставропольский край, г.Пятигорск, пр.Кирова, д.47-а	400	Государственное образовательное учреждение "Томский автомобильно-дорожный техникум"	634062 г.Томск, ул.Суворова, д.5
389	Государственное образовательное учреждение "Алатырский автомобильно-дорожный техникум"	429820 Республика Чувашия, г.Алатырь, ул.Ленина, д.13	401	Государственное образовательное учреждение среднего профессионального образования "Хабаровский автодорожный техникум"	680054 Хабаровский край, г.Хабаровск, ул.Тихоокеанская, д.169
			402	Государственное образовательное учреждение "Элистинский автомобильно-дорожный техникум"	358009 Республика Калмыкия, г.Элиста, ул.Буденного, д.1
			403	Федеральное государственное образовательное учреждение "Каменский дорожный учебный комбинат"	346300 Ростовская область, г.Каменск-Шахтинский, ул.Героев Пионеров, д.69

* Данные на 1.03.2003 г.

** Переданы в государственную собственность субъектов РФ с нарушением требований законодательства, а также по Ленинградской области – 10 предприятий, по Мурманской области – 13, по Томской области – 17.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

КАСПИЙ: ПОРА ОБНОВЛЕНИЯ



Управление автомобильной магистрали Москва – Волгоград (Упрдор «Каспий») было организовано приказом Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР от 29.12.1973 года в городе Тамбове для обеспечения сохранности и сбережения строящейся бетонной автодороги Москва – Волгоград. В настоящее время в оперативном управлении Упрдор «Каспий» находится 1729 километров автомобильных дорог различных категорий, 130 мостовых сооружений общей длиной более 10 километров, 19 развязок в разных уровнях, около полутора тысяч водопропускных труб, 186 километров ограждений, более 9000 дорожных знаков и указателей. Содержит, сберегает и сохраняет дороги, обеспечивая безопасный и непрерывный проезд, 12 подрядных организаций 8 из которых являются Федеральными государственными унитарными дорожно-эксплуатационными предприятиями (ФГУ ДЭП).

Но основной дорогой, по наименованию которой названо Управление, все-таки является М-6 «Каспий». Эта дорога, строительство которой было начато в 1964 году и завершено в 1976-м, протянулась на 854 километра от центра России до ее южных регионов через Московскую, Тульскую, Рязанскую, Тамбовскую, Воронежскую и Волгоградскую области, выведя потоки автотранспорта к Ростову, Элисте, Астрахани и далее на юг и юго-восток.

Дорога Москва – Волгоград во многом была новым шагом в российском автомобильном строительстве.

Во-первых, она была запроектирована с учетом ее дальнейшего перспективного развития на отдельных участках под первую техническую категорию за пределами населенных пунктов, с устройством развязок в разных уровнях на пересекающих ее и примыкающих к ней автодорогах. Во-вторых, она на большей своей протяженности выполнена с цементобетонным покрытием, что предопределяло внедрение новых для того времени технологий строительства, машин и механизмов.

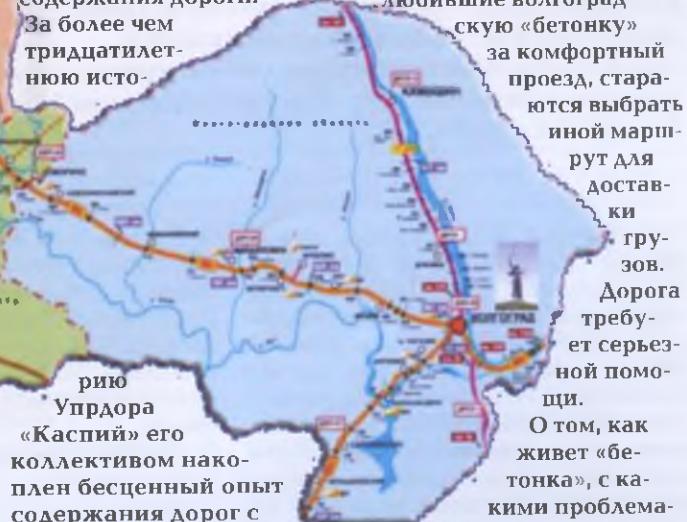
Это же определяло особенности эксплуатации, содержания дороги.

За более чем тридцатилетнюю ист-

растающую роль в обеспечении грузоперевозок из центра на юг страны, она надежно связала многие регионы страны. Однако в последние годы в связи с повышением нагрузок на дорогу, ростом интенсивности движения и неадекватным финансированием ремонтно-восстановительных работ, качество дороги заметно отстает от требований времени. Накапливающаяся с годами эксплуатации усталость бетонного покрытия приводит к разрушениям полотна, скрытым дефектам, ухудшающим эксплуатационные качества дороги. Теперь уже многие водители,

любившие волгоградскую «бетонку» за комфортный проезд, стараются выбрать иной маршрут для доставки грузов.

Дорога требует серьезной помощи. О том, как живет «бетонка», с какими проблемами встречаются работники Упрдора «Каспий», рассказывается в нашем специальном выпуске.





Начальник Управления автомагистрали Москва – Волгоград Таймураз Владимирович ГАБУЕВ вступил в должность в октябре 2003 года, имея богатый опыт административно-хозяйственной деятельности. Его назначение предопределялось новым этапом развития Упрдора «Каспий», передачей в его ведение 760 километров бывших территориальных дорог, проходящих по Тамбовской и смежным областям, необходимостью активных действий по реконструкции и капитальному ремонту главной магистрали Москва – Волгоград.

В прошлом году Управлению автомобильной дороги Москва – Волгоград исполнилось тридцать лет. О сегодняшнем дне «бетонки» и перспективах наш разговор с начальником Упрдора «Каспий».

– Таймураз Владимирович, дорога Москва – Волгоград когда-то считалась лучшей дорогой страны. Почти 40 лет она надежно работает на экономику, соединяя центр России и ее южные регионы. Однако в последние годы слава как автомагистрали стала меркнуть. Не потому, что появились обновленные магистрали, отвечающие современным требованиям грузоперевозок, а потому, что сама дорога Москва – Волгоград не во всем отвечает этим современным требованиям. Какова ваша оценка состояния дороги?

– Действительно, автомагистраль Москва – Волгоград, строительство которой началось в 1964 году и окончено спустя 12 лет, стала новым словом в дорожном строительстве. На ней впервые, по тому времени, были применены передовые технологии, машины, перенимался опыт зарубежных дорожных строителей. На укладке цементобетона успешно применялись машины типа «Автогрейд», «Рекс» и «Фогель», позволяющие укладывать до одного километра цементобетона в сутки.

По замыслу строителей, цементобетонная дорога должна быть не в пример асфальтобетонной, более долговечной, если



БРЕМЯ СТАРЫХ ДОРОГ

не сказать вечною. И, казалось, так оно и будет. Тридцать восемь лет дорога работала надежно. Хотя усталость в ней неотвратимо накапливалась, на ремонтные работы выделялось недостаточное финансирование. Считалось, что дорога выдержит все увеличивающиеся нагрузки и без вложений средств.

Однако в последние годы стало ясно: дорога нуждается в капитальном ремонте и реконструкции. Если говорить не только о «бетонке» Москва – Волгоград, а в целом о дорогах, находящихся в ведении Упрдора «Каспий», то более двух третей дорог не отвечают требованиям по прочностным характеристикам, более половины – по равноте покрытия и четверть – по коэффициенту сцепления. На «бетонке» эти показатели не лучше.

– Как же получилось, что лучшая в стране дорога перестала быть лучшей, и даже переходит в разряд проблемных дорог?

– Причин много. Назову основные. Главная в том, что дорога, передовая при строительстве, изначально не была рассчитана на современные нагрузки. На отдельных участках, в основном на подходах к крупным го-

родам, интенсивность движения достигает 12–15 тысяч автомашин в сутки. Причем это не полутонки и ЗИСы шестидесятых годов прошлого века, а большегрузные машины с осевой нагрузкой в 10 и более тонн. Под такие нагрузки дорога не была рассчитана.

Были и строительные просчеты, которые проявились не сразу. Поскольку автомагистраль Москва – Волгоград была строительной новаторской, некоторые эксперименты на ней оказались неудачными. Например, применение преднатяженного струнобетона должно было, по замыслу строителей, упрочить бетонное покрытие и сэкономить бетон. Но со временем струны подверглись коррозии и вышли из строя, а тонкое бетонное покрытие не выдерживает сегодняшних нагрузок.

Другая проблема, и она наиболее болезненная – не выдерживаются межремонтные сроки работ на дорогах из-за неадекватного финансирования. Здесь что происходит? Не сделали плановый текущий ремонт – увеличиваются расходы на содержание, требуется больше сил и средств на ямочный ремонт. Но на содержание средства тоже ограничены. Так накапливается износ дороги. Кстати, содержание дорог с цементобетонным

покрытием более трудо- и материалоемко, чем дорог с асфальтобетонным покрытием. Нужны другие механизмы, другая энерговооруженность. Получается замкнутый круг: нарушены межремонтные сроки – ветшает дорога, увеличиваются затраты на поддержание дороги, а финансирование на содержание не растет. Нужно сказать, что, по моему мнению, нормативы на содержание дороги занижены. В результате дорожно-эксплуатационные предприятия в зимний период за фактически выполненные работы не получают деньги, а это ведет к тому, что содержание дороги не только невыгодно, но и убыточно. А это губительно для них. Не растет заработка плата у работников, лучшие, опытные кадры уходят с дороги, молодежь не приживается по той же причине – низкая заработка без всякой перспективы.

– Выходит, что перспективы самой дороги весьма нерадостны? Судя по тому общему положению в стране с финансированием дорожной отрасли, дорога Москва – Волгоград остается на периферии внимания

– Совсем наоборот. Заостряя внимание на проблемах магистрали, мы не должны преумалить то, что делается дорожниками Управления для сохранения и улучшения дороги. А сделано и делается, вопреки сложностям сегодняшнего дня, немало. Наши дорожно-эксплуатационные предприятия, несмотря на слабую оснащенность техникой, пока еще обеспечивают безопасный и надежный проезд транспорта, стремятся не отставать от запросов времени. Например, освоена технология устройства поверхности обработки при помощи высокопроизводительной машины «Чипсилер-26», устройства защитного слоя износа из литьих эмульсионно-минеральных смесей типа «Сларри Сил». Освоен метод холодного рециклирования, горячее фрезерование и многие другие передовые дорожные технологии.

Однако отношение к подрядным организациям – (ФГУ ДЭП) – нужно менять коренным образом. Прежде всего нужно оснастить их современной техникой. В нашем управлении в большинстве из них техника изношена на 50–80 процентов. Порой затраты на ремонт превышают ее первоначальную стоимость. Не устраивает их и условия аренды новой техники. Взяв 4–5 новых машин, предприятие должно потратить за их аренду более миллиона рублей в год. Эти затраты государство не компенсирует. Другая беда – расходы на содержание зданий и сооружений линейно-дорожной службы входящих в балансовую стоимость дороги. Эти затраты, причем ощущимые для них, тоже никем не покрываются, в финансирование содержания дороги не входят. И, конечно, нужно пересмотреть нормативы на содержание дороги, не усреднять их стоимость, а оплачивать фактически выполненную работу.

Теперь немного о перспективе дороги. В необходимости ее реконструкции и капитального ремонта уже никого убеждать не надо, это понимают и признают, что для нас очень важно, и в Федеральном дорожном агентстве. Этот год для нас и для дороги

стартовый, мы должны подготовить все расчеты, обоснования и проектную документацию для финансирования работ по капремонту и реконструкции, которые планируем развернуть уже в следующем, 2005 году.

Сложность этой работы в том, что опыта капитального ремонта и реконструкции дорог с цементобетонным покрытием у нас нет. Он есть, скажем в США, Германии, и у наших коллег в Белоруссии, и мы надеемся его применить у нас. Перспективным представляется виброрезонансный метод разрушения бетонного покрытия, который позволит перейти на нежесткий тип покрытия, увеличить межремонтные сроки, устранить проблему отраженных трещин. И тогда дорога выйдет на новый качественный уровень.

– Бывая на дорогах Упрдора «Каспий», замечаешь, что повсеместно идут дорожные работы. Насколько они эффективны и как их соотнести с планами реконструкции и капитального ремонта автомагистрали Москва – Волгоград?

– После передачи в наше ведение от Рязанской, Тамбовской и Волгоградской областей более 750 километров федеральных дорог, в основном 60-х годов постройки прошлого столетия, возникла дополнительная для нас проблема – как их поддержать, сохранить и обеспечить на них хотя бы минимальный уровень безопасности движения. Поэтому Управление приняло решение и получило поддержку ФДА о проведении ремонтных работ на наиболее неблагоприятных участках этих дорог и аварийных мостовых сооружений. Эти работы сегодня ведутся и успешно будут завершены на дорогах: Калуга – Тула – Рязань в Рязанской области; Тамбов – Пенза, Воронеж – Тамбов в Тамбовской области; Сызрань – Саратов – Волгоград в Волгоградской области.

Ведутся работы и на автомагистрали «Каспий», правда не в тех объемах, которые требует дорога. Срабатывает еще старый подход к дорогам с цементобетонным покрытием, а он основывался на том, что цементобетонные покрытия имеют срок службы без проведения капитального ремонта 25–30 лет и почти не требуют затрат на ее ремонт. Время доказало ошибочность такого подхода. Конечно, мы не занимаем позицию наблюдателя по отношению к этой, без преувеличения могу сказать, одной из основных

дорог России. И на всех доступных для нас уровнях отстаиваем перед ФДА свою позицию по скорейшему развертыванию на ней объемных работ по капитальному ремонту и реконструкции. Другого пути у нас нет.

Однако на наш взгляд кое-что нужно изменить в подходе к нашим проблемам руководства отраслью. Например, мы не имеем возможности оперативно влиять на аварийно-восстановительные работы. Весной обнаруживается, что дорога требует ремонта в непредусмотренных местах. Это, к сожалению, бывает нередко и приходится менять адреса восстановительных работ. А менять их без согласования с ФДА мы не имеем права. Вот эти согласования и ведут к задержке работ. Пора бы дать право Упрдору самому в объеме отпущенных средств решать, что и где делать в первую очередь. И вообще, финансирование работ через казначейство следует вести не по объектам, а по виду работ. Это позволит нам оперативно проплачивать подрядчикам выполнение работ, что облегчит своевременное финансирование объектов.

Сдерживает нас и сложившаяся система изготовления проектно-сметной документации. Что сейчас происходит? Мы открываем финансирование проектно-изыскательских работ в начале года, а к осени нужно уже подготовить всю проектно-сметную документацию, иначе объекты не попадут в план на следующий год. Все это подгоняет настолько, что порой документация готовится некачественная, не прорабатывается детально. Неплохо бы всю проектно-сметную документацию готовить заранее, на год-два опережая начало работ по ней. Но, конечно, главный резерв совершенствования управления дорогой мы видим в переустройстве стиля управления, повышении ответственности и профессионализма наших работников. Кстати сказать, и в Упрдоре, и в подрядных организациях немало высококвалифицированных работников, достойных глубокого уважения за нелегкий повседневный труд. Потому я уверен, что при решении основного вопроса – достаточного финансирования на содержание и ремонт магистрали, будущее ее не менее славное, чем прошлое. Она играла и будет играть незаменимую роль в экономике тех регионов, которые дорога связывает.





Валерий Еремеев

КАЖДЫЙ НА СВОЕМ МЕСТЕ

Валерий Николаевич Еремеев, начальник отдела качества работ, обеспокоен состоянием лабораторий Федеральных государственных предприятий (ФГУ ДЭП) и строительных предприятий.

У каждого имеется своя лаборатория для проверки качества материалов, но провести исследования и дать заключения на должном уровне они не в состоянии: не везде есть полный комплект лабораторного оборудования. Особенно большие претензии к качеству битума, из-за чего не сделать хорошую смесь. Да и сами асфальтобетонные заводы в основном морально и физически устарели, не могут уже выпускать продукцию высокой кондиции. К тому же на Тамбовщине нет крупнозернистых песков, а лучшие асфальты получаются только при их применении. То же самое и по зимнему содержанию — пескосоляная смесь, в состав которой входит крупнозернистый песок, работает на зимней дороге гораздо эффективней. Все это определяет нагрузки на центральную лабораторию, сотрудников от-

дела: нельзя оставить без контроля ни одну операцию по ремонту и содержанию.

До начала работ нужно отследить, как лаборатории подрядчиков проконтролировали качество материалов, выход асфальтобетонной смеси с заводов и непременно в ходе работ выборочно провести контрольные проверки. Результаты бывают конфликтные. Так, работники отдела забраковали работу ООО «Автострада» на двух участках: по дороге Тамбов — Пенза, где верхний слой покрытия был устроен с отклонениями от нормативов. Пришлось подрядчику фрезеровать уже уложенный слой и покрывать участок новым асфальтом. И с другим подрядчиком, ЗАО ДСУ-2, пришлось разговаривать круто — два километра верхнего слоя покрытия на подходе к Тамбову им пришлось переделывать.

— Мы понимаем, что на старом оборудовании подрядчикам очень трудно обеспечивать качество работ, но скидок не делаем: дорога страдать не должна. А перспектива за новыми машинами и технологиями. На «Каспий» с успехом применя-

ют высокопроизводительные машины при устройстве шероховатой поверхности обработки и защитных слоев износа из ли-тых эмульсионно-минеральных смесей типа «Сларри Сил».

Здесь в дело идет кубовидный щебень из твердых горных пород Карельского и Орского карьеров. Для продления межремонтных сроков службы цементобетонного покрытия лаборатория дала высокую оценку базальтоволокнистой сетке, значительно повышающей трещиностойкость. Нужный результат получен и при применении методов холодного ресайклинга и горячего фрезерования ре-миксером.

— Пока большинство наших ДЭПов могут только мечтать о такой технике, — говорит Валерий Николаевич, — но все уверены, что время, когда она на предприятиях появится, все равно придет. Не может государство держать свои предприятия в пасынках. А мы, каждый на своем месте, сумеем сделать так, чтобы дороги не создавали проблем водителям.

А пока такие проблемы есть.



НА ДОПУСТИМОМ УРОВНЕ



**Проблема и в том,
что 45 процентов дорог Упрдора
«Каспий» — с цементобетонным
покрытием, содержать которое
было легко и дешево до тех пор,
пока не накопилась «усталость»
и не начались массовые
разрушения.**

Юрий Евсеев

Зоя Сырчина

Юрий Викторович Евсеев, начальник отдела эксплуатации, сохранности и диагностики дорог, говорит, что ближайшая задача для него — перейти с допустимого уровня содержания дорог на средний. Казалось бы, небольшой шаг, однако сделать его мешают многое обстоятельства.

— Начнем с того, что уровень финансирования ремонтно-эксплуатационных работ на этот год нам оставили прошлогодний, а стоимость работ выросла в 1,38 раза. Дороги, которые не ремонтировались много лет, не вписываются в обычные нормативы. На тысячу квадратных метров по норме ямочность рассчитывается в 0,3 кв. метра, а у нас она до 13 кв. метров на километр. Так что «ненормативную» ямочность ликвидируем за счет других работ по

содержанию. Да и то, что ДЭПы ослаблены, не полностью оснащены современной высокопроизводительной техникой, тоже не позволяет вывести содержание дорог на более высокий уровень.

Но с чего начинается движение к лучшему? С осознания ситуации и определения возможных шагов.

В Упрдоре «Каспий» обстановку оценивают объективно и всесторонне. На все дороги и дорожные объекты заведены паспорта, все участки продиагностированы, и есть полное представление об их состоянии.

— Например, та же дорога Тамбов — Пенза, — говорит Юрий Викторович, — из 121,3 километра 81 не соответствует нормативам по прочности. А это значит — больше разрушений, больше ямочного ремонта. Но латание дыр на дороге не решает проблем, нужно менять основание.

Проблема и в том, что 45 процентов дорог Упрдора «Каспий» — с цементобетонным покрытием, содержать которое было легко и дешево до тех пор, пока не накопилась «усталость» и не начались массовые разрушения. И это время пришло, как ни старались дорожники замедлить, оттянуть его приход, вкладывая в дорогу все, что позволяли скучные средства, опреде-

ляемые нормативами. Положение могло быть и хуже, если бы не четкое планирование работ по строительству, реконструкции и ремонту, которое ведет отдел планирования и экономического анализа.

Зоя Петровна Сырчина, начальник отдела планирования и экономического анализа, признает, что ее четыре сотрудника загружены полностью, но несмотря на все увеличивающийся объем отчетных документов, умеют за валом текучки видеть перспективы и определять первоочередные задачи. До тридцати справок и сведений, отчетов и форм в месяц приходится готовить в вышестоящие органы, что, конечно, отвлекает от главного — анализа и планирования, контроля за расходованием средств подрядными организациями.

— Последнее время мы находим понимание в ФДА, на защите перспективных и годовых планов нам уже больше доверяют, — говорит Зоя Петровна. — А все потому, что мы свою работу стараемся делать качественно

НА ГРАНИ ВОЗМОЖНОГО



Владимир Жариков



Как обеспечить качественное содержание дороги можно расспросить, например, у директора ДЭП-50 Владимира Михайловича Жарикова. Он уже два года как возглавляет предприятие, а в дорожной отрасли стаж его работы пошел на третий десяток.

— Проблемы всегда были и всегда будут, на то мы и поставлены, чтобы их решать. Но хотелось бы, чтобы, наконец, приняли наши законодатели закон о дорогах, где прописать нужно четче права и обязанности дорожников.

Владимир Михайлович, как и его главный инженер Александр Викторович Петухов, убежден, что многие сложности сегодняшнего дня для дорожников именно в том, что они бесправны и оттого бессильны. Вроде бы они единственные хозяева своих ста с лишним километров дороги, а настоять на своих правах поведения на ней не могут: нет такого закона.

— Мы в эту весну восемь КамАЗов мусора собрали с одной только площадки для остановки транспорта, — говорит Владимир Михайлович, — надо бы какие-то санкции применить к тем, кто превращает дорогу в свалку, но что мы можем? Вот на полосе отвода построены торговые точки без всякого плана и с нарушениями положений, но никаких мер мы к хозяевам применить не можем: только через суд. Наше ли дело по судам ходить, чтобы навести порядок на своей дороге?

Понять боль дорожников можно. Убийственное положение, когда на тебе ответственность за дело и нет прав и полномочий, чтобы работать хорошо.

Но главное, что беспокоит директора и его окружение, это скучость финансирования работ по содержанию дороги.

— Кому-то там в Москве нужно уже определиться. Если государство организует собственные предприятия, то, нужно соответственно и оснащать их, — говорят до-

рожники. — Создается впечатление, что нас сознательно ставят в невыгодное, тупиковое положение.

Оснований для таких мыслей у дорожников достаточно. В том же ДЭП-50 70–80 процентов средств на содержание уходит в зимний период, на лето мало что остается. Техника, в большинстве своем выработавшая ресурс, обновляется медленно. Причина — в условиях, которые диктует государство своему родному предприятию: кабальная аренда.

— Мы в последнее время взяли в аренду 5 единиц техники, — говорит Александр Викторович Петухов, — так это нам обходится в миллион двести тысяч в год. Если обновить всю технику по содержанию, разоримся сразу. И сегодня для того, чтобы поддержать предприятие, ищем работу на стороне.

Но работа не грибы, ищи не найдешь. Особенно в глубинке, где нет крупных заказчиков на дорожные работы. Вот и ломают руководители ДЭПов голову, как удержать людей на производстве. Средняя заработка пласти в три-три с половиной тысячи рублей в месяц уже мало кого устраивает, люди уходят в поисках лучшей доли. Не так просто найти, а, вернее, просто не найти электрика, токаря, тракториста. Что уж говорить о таких специалистах, как машинисты асфальтоукладчика, грейдеристы?

И при всех этих проблемах нужно обеспечить нормативное содержание порученных участков дороги, которая не ремонтировалась более тридцати лет.

— Самое сложное в том, — говорит Владимир Михайлович, — что нет необходимости

много оборудования и приспособлений для ремонта цементобетонного покрытия. Приходится много работы выполнять с применением малопроизводительного ручного труда.

Жариков и Петухов говорят о проблемах не потому, что характер такой — посетовать на объективные условия и как бы защититься, оправдать недоработки, а потому, что видят, как можно многое исправить, если поменять отношение к дороге в сознании тех, кто определяет ее статус. В том-то и заслуга таких, как они, руководителей, что вопреки этим неблагоприятным объективным условиям они обеспечивают этот, пусть и не самый высокий, уровень содержания дороги, удерживают на предприятии хороших специалистов, строят и обустраивают производственную базу — то есть хозяйствуют на благо дороги и людей, ее обслуживающих, не дожидаясь изменения объективных условий.

Об этих же проблемах говорил и главный инженер ДЭП-52 Александр Иванович Кокорев. Его трудовой путь тоже не был, как говорится, усыпан розами. Окончив техникум механизации, поработал и механиком, и водителем, и председателем профкома, прежде чем начальник ДЭП-52 Юрий Александрович Бойков предложил ему должность энергетика на предприятии. Начал с того, что перевел котельную предприятия на газ, и это было настоящим трудовым подвигом. Время было для предприятия сложное: нет денег, нет горючего, нет зарплаты. Работали на энтузиазме, веря, что добьются сдвигов, поднимут предприятие Юрий Александрович Бойков сумел моби-



Александр Кокорев

лизовать людей, вдохнуть веру в будущее. Особенно трудно было зимой: все руководство ДЭПа работало по 15–16 часов в сутки без выходных, обеспечивая бесперебойное движение на дороге.

— Трудности, как известно, закаляют и сплачивают коллектив, — теперь уже с долей иронии говорит Александр Иванович, — жаль, что у нас, как всегда, эти трудности порой зависят от обстоятельств, которые легко можно было бы обойти. Многие не выдержали условий, но те, кто остался, просто золото, а не работники.

А остались Галина Николаевна Петрова — начальник ПТО, Валентина Владимировна Оржевская — инспектор отдела кадров, механизатор Владимир Тимофеевич Левшин, приведший на предприятие сына, тоже механизатора, водителя КДМ, Сергея Ивановича Ануриев, одинаково мастерски работающий на автокране и на роторном снегоочистителе — да многих, кого сегодня на предприятии можно назвать по-настоящему преданными дорожному делу людьми, мастерами. 140 километров до-

роги, из которых 20 первой категории, предприятие держит в рабочем состоянии.

— У нас на предприятии 112 человек. Это тот минимум без которого мы не в состоянии содержать закрепленный за нами участок дороги, — говорит Александр Иванович. Но пока нет необходимой техники, производительность труда не поднимешь. До сих пор мы копаем лопатой и косим, как в девятнадцатом веке, — косой. Только перевооружившись, сократив до минимума ручной труд, можно быть рентабельным предприятием.

Хотя усилиями руководства, за счет внешних заказчиков, которых с каждым годом становится все меньше, ДЭП-52 все-таки сводит концы с концами.

— Мы понимаем, что без повышения производительности труда перспективы у ДЭПа нет. Но это в теории. А на практике посчитать? У нас три производственных участка и АБЗ, значит, нужна охрана на каждом объекте. А еще котельная, мастерские — электрик, сварщик, токарь — без них старая техника с износом в 80 процентов остановится — вот где резервы, и они будут задействованы, если государство поможет технически переоснаститься.

В последнее время предприятие идет по этому пути. Появились новые погрузчики и КДМ, но их мало. Пять пескобаз на участках по зимнему содержанию, значит, нужно пять бульдозеров. Содержать бетонную дорогу зимой и летом гораздо сложнее, чем асфальтобетонную. Летом бетон «стреляет» — при высокой температуре он расширяется и поднимается над полотном дороги до метра. Приходится держать аварийную бригаду, выезжать к месту происшествия и вырубать поднявшуюся плиту, с последующей заделкой удаленной плиты черным щебнем и асфальтом. И зимой бетон быстрее леденеет: асфальт дольше держит тепло, значит, меньше обледеневает.

Вся беда в том, что дорога уже не держит нагрузок современного транспорта, бе-



Юрий Бойков

тон «складывается» под тяжестью большегрузных автопоездов.

— А уж о нормативах не хочется и говорить, — замечает Александр Иванович.

— Простой пример: для того, чтобы ликвидировать скользкость на покрытии в зимний период нам предусматривают 45 посыпок, фактически же это не наша прихоть, в связи с изменившимися за последние годы погодными условиями мы в полтора раза делаем больше. Неужели нельзя этот норматив изменить? Ведь за этим стоят жизни людей, едущих по нашим дорогам.

Как ни трудно дорожно-эксплуатационным предприятиям выстоять в эпоху перемен, когда финансирование урезано до минимума, а все же они держатся и развиваются, главным образом, талантом и упорством работающих в них людей. Таких, как Валерий Павлович Шталев, директор ДЭП-51. ДЭП-51 содержит 125 километров дороги Москва — Волгоград, 12 мостовых сооружений и 78 водопропускных труб. На участке более 30 автобусных остановок и павильонов и 10 километров барьера ограждений.





Валерий Штальев

Когда в 1999 году Валерий Павлович принял предприятие, оно было в долгах как в шелках. Еще и потому, что в районе дислокации нет работающих предприятий, и услуги дорожников на стороне никому не нужны. Вернее, нужны всем, но оплачивать их никто не в состоянии. Так что выживать приходилось исключительно на средства от содержания порученного участка.

И вот пришлось ему, что называется, вытаскивать предприятие из долговой ямы.

— Теперь, к счастью, у нас нет задолженностей, и пусть для кого-то это норма, а для нас — большое достижение, — заявил **главный инженер ДЭПа Виталий Геннадьевич Евсеев**.

Вич Мельников, — наше предприятие не на самом плохом счету в Упрдоре «Каспий».

И это несмотря на то что более 80 процентов техники на грани износа, а арендная плата за новую технику предприятию не по карману. В эту зиму противогололедных посыпок было значительно больше нормативных, и уже наработаны убытки. Давит и растущий год от года ямочный ремонт, от которого одно спасение — капитальный ремонт дороги. Но он финансируется плохо. На этот год на нашем участке дороги запланировали отремонтировать 21 километр дороги, а надо было еще не менее десяти. Но и эти двадцать один под угрозой: торги прошли с опозданием, летнее время уплачено.

— Держимся только на фанатизме людей, которые себя в работе не щадят, — говорит Виталий Геннадьевич. — Вот начальник участка **Александр Анатольевич Евсеев** — он с дороги не уйдет, если что-то сделано не так как надо, ответственный человек, требовательный к себе и подчиненным, у него всегда порядок. А смотреть, как работают механизаторы **Николай Владимирович Крючков** или **Василий Васильевич Щенев**, у которого бульдозер ему ровесник, или оператор АБЗ **Михаил Тихонович Постников**, водитель **Юрий Васильевич Ерошкин** — всегда удовольствие. На таких людях и выезжаем, хотя заработки у них низкие. Поэтому и не идут в дорожники молодые люди. Смешно сказать, слесарь-сантехника не можем нанять на две тысячи в месяц.



Виталий Мельников

Но беспокоит Виталия Геннадьевича не только экономическое положение предприятия. Его, студента-заочника Владимира-Государственного университета, волнуют проблемы внедрения новых технологий в дорожную отрасль, применение научных подходов в ремонт и содержание дороги на своем предприятии.

— Вот читаю все публикации о новых рекомендациях, в том числе в вашем журнале, и вижу: нет еще устоявшегося научного подхода к содержанию дорог с бетонным покрытием. Надо вооружить нас, практиков-инженеров, обоснованными рекомендациями, чтобы мы не искали лучших вариантов методом проб и ошибок.



Как ни трудно дорожно-эксплуатационным предприятиям выстоять в эпоху перемен, когда финансирование урезано до минимума, а все же они держатся и развиваются, главным образом, талантом и упорством работающих в них людей. Таких, как Валерий Павлович Штальев, директор ДЭП-51. ДЭП-51 содержит 125 километров дороги Москва — Волгоград, 12 мостовых сооружений и 78 водопропускных труб. На участке более 30 автобусных остановок и павильонов и 10 километров барьерных ограждений.



ТАКОЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

Владимир Васильевич Чурилин, директор ДЭП-53 в городе Поворино, на предприятии более двадцати лет. Был мастером, главным инженером, а с 1986 года – начальник тогда еще ДРСУ, преобразованного позже в ДЭП. Наверняка то, что к перестройке он уже овладел опытом руководства предприятием, помогло ему без особых потерь пройти времена безденежья, бартеров и зачетов, потрясших многих в конце девяностых годов. Помогло и то, что Владимир Васильевич, человек пытливый и основательный, принял на себя груз забот о предприятии, продолжал учиться: окончив в свое время Пермский политехнический институт по специальности «автомобильные дороги», он в 1998 году добрал знаний по управлению предприятиями в Академии при Президенте России.

Но умению организовать дело научиться нельзя, талант организатора у человека от природы: или он есть, и тогда на любом посту дела идут как надо, или его нет.

Организаторский талант Владимира Васильевича проявляется особенно ярко именно тогда, когда становится особенно трудно. Так было в перестроечные годы. Он один из первых понял, что выжить предприятие может, если найдет дополнительные работы, по максимуму нагружая технику и людей. И вот что характерно для стиля Чурилина: он никого не заставляет работать, никого не погоняет. Просто создал такую обстановку, что люди поняли: не будешь хорошо работать, не будет денег.

Последовательно и неотступно приводил он в «нормальное состояние» – а на самом деле образцовое – две свои производственные базы, асфальтобетонный завод. Строил жилье для сотрудников. Правда, сейчас не знает, когда удастся от него избавиться, передать на баланс местным властям: не по средствам сейчас содержать жилье. Обновлял год за годом технический парк.

Но накапливались и проблемы с обслуживаемой дорогой. Из 144 километров,

находящихся у него на содержании, примерно треть нуждается в капитальном ремонте, иначе дорогу не удержать от разрушений. По его расчетам, да не только его, без капитального ремонта через три-четыре года многие участки могут стать опасными для проезда. А пока предприятие справляется, дорогу содержит по нормативам.

– Вот сейчас мы подошли к черте, за которой работать как прежде, уже нельзя, – уверен Владимир Васильевич.

Свидетельств этому много. Во-первых, состояние дороги критическое. Во-вторых, предприятие не может кардинально обновлять технику: 131 тысячу в месяц платят Чурилин за аренду. Такая нагрузка уже не позволяет ему обновлять машины и механизмы. В-третьих, наступает время, когда старые кадры некем будет заменить: молодежь не привлекает тяжелая и малооплачиваемая работа дорожника.

А это значит, что Владимиру Васильевичу снова расслабляться не придется. Да



Владимир Чурилин



Валерий Митяшин



Виктор Евсеев

он и не привык. Он не случайно говорит, что дорожник – это не профессия. Это образ жизни. Каков этот образ жизни, можно узнать, проследив за самим Владимиром Васильевичем. Каждый день подъем в шесть утра; в семь уже на предприятии. Три года недоиспользованного отпуска.

Но бывают и незапланированные радости: рыбакские и охотничьи зори на Хопре, в местах благословенных и прекрасных. А так – весь день среди людей, с которыми он делает порученное им дело, и которых любит за добросовестность и честность в работе. Особенно **Александра Михайловича Тимошенко, Николая Михайловича Артемова, Александра Петровича Виликина, Виктора Петровича Трушелева, Петра Владимировича Кривцова, Николая Александровича Свиридова...** Да из 112 человек на предприятии нет, пожалуй, тех, кого бы не знал директор по имени-отчеству и не уважал за их труд. 70 процентов его подчиненных со средним и специальным техническим образованием, 15–20 человек ежегодно посылают он в Борисоглебский дорожный техникум на переподготовку.

Здесь и праздники встречают вместе, и помогает предприятие своим работникам,



Участок дороги М-6 «Каспий» в Волгограде после реконструкции

чем может. Так что никакие трудности впереди для них не страшны.

– Мы сейчас загружены вплоть до половины своих возможностей, – говорит Владимир Васильевич. – Как только появятся деньги, дорога будет приведена в образцовое состояние.

Вот такой же удивительно стойкий оптимизм и у другого руководителя – **директора ДЭП-55 Дереника Рубеновича Алояна**. На 113 линейных километров дороги у него всего 75 человек, три мастерских участка, АБЗ и масса проблем, которые возникают из-за безденежья: нет ремонтных работ на дороге, нет и денег: на одном содержании не проживешь. А Дереник Рубенович не то что выживает, а держит свое предприятие в числе лучших в Упрдоре «Каспий».

А между тем он директором стал в 2001 году, когда ему едва исполнилось 28 лет – один из самых молодых руководителей такого ранга в дорожной отрасли. И дока-

зал, что молодым можно доверять самые сложные участки.

Впрочем, у Дереника Рубеновича особая закалка: и отец его Рубен Гагикович, и мама Каринэ Дерениковна были строителями, у него профессия наследственная, а значит, надежная.

Встречаясь с руководителями дорожных предприятий Упрдора «Каспий», все время ловишь себя на мысли, что люди истосковались по настоящей созидательной работе, знают, как ее делать и готовы выполнить ее безукоризненно. А если есть такой настрой, значит, эта работа все равно будет. Потому что дороги становятся нужнее, чем больше ими пользуются. Дорога Москва – Волгоград год от года несет все большую нагрузку, и становится все необходимей для нашего хозяйства. Так что капитальный ремонт и реконструкция ее все равно неотвратимы.

Да, собственно, они уже и начались.



Дереник Алоян



Реконструкция дороги М-6 («Каспий») на участке км 942–949

КРАСОТЫ РАДИ

**Красота дороги тоже свидетельствует
о ее безопасности и комфорте.**

**До некоторых пор дорожники на эту сторону
обращали мало внимания.**

**Главное, считалось, залатать дыры после зимы,
нанести разметку и подновить дорожные знаки.
Но время требует иных подходов.**



— Дорога — это ведь не только полоса для движения транспорта, — говорит **начальник отдела землепользования и имущественных отношений Александр Евгеньевич Зверев**. — Дорога — это сложная система, включающая многие элементы, обеспечивающие движение транспорта.

Отдел, который он возглавляет, немало сделал для рационального использования придорожной полосы и полосы отвода на федеральной дороге «Каспий».

— Еще недавно местные власти без согласования с нами могли дать разрешение фирмам и частным лицам разместить на земельных участках, которые закреплены за нами в оперативном управлении, объекты придорожного сервиса. Так и возникли вдоль дорог магазины и кафе, стоянки и автозаправочные станции, порой нарушая элементарные правила безопасности и не выдерживая никакой критики с эстетической точки зрения.

— У нас на дорогах более четырехсот объектов придорожного сервиса, одних только автозаправочных станций более полутора сотен, — поясняет Александр Евгеньевич. — Мы начали с учета этих объектов, оценки соответствия их расположения и оборудования требованиям безопасности. Поначалу приходилось преодолевать ненужное сопротивление владельцев этих объектов: никто не хотел нести дополнительные за-

траты на приведение своих владений в соответствие с требованиями; руководящих документов. Но мы действуем последовательно и неотступно, привлекая на свою сторону местные администрации.

Много раз пришлось дорожникам подавать в суд на хозяев объектов придорожного сервиса, и несколько процессов уже выиграно. Сколько сил и нервов на это потрачено сотрудниками отдела, Александр Евгеньевич не подсчитывал. Зато в его компьютере точные данные обо всех объектах и их состоянии, подробные планы работ по приведению их в надлежащий вид.

Но проблем в отделе много. До сих пор не все границы и межевания участков землеотвода для дороги, имущества ДЭПов проведены и задокументированы.

— Мы посчитали, что только на эти работы нам необходимо более пятидесяти миллионов рублей, а их пока нет. Нет пока и четкого представления, как поступать с имуществом ДЭПов, ставшим обременительным для предприятий.

Дело в том, что ДЭПы, занимающиеся сейчас только эксплуатационными работами, создавались как дорожно-ремонтно-строительные предприятия со всей необходимой инфраструктурой: подъездными путями, складами, площадками, котельными, ремонтными цехами.

Теперь, когда ДЭПы только содержат дорогу, многое из этого имущества стало

излишним, оно съедает немало и без того скучные средства предприятий на поддержание их в рабочем состоянии.

— И эта проблема, которую нам предстоит решать наряду с передачей в муниципальную собственность жилья, так называемой социалки. Местные власти без энтузиазма принимают дома, некогда построенные силами ДРСУ, на свой баланс.

Преодолеть эти трудности невозможно без отличного знания законодательства, умения оперировать юридическими знаниями.

— Для меня это, пожалуй, было труднее всего. Я по образованию инженер-механик, и поначалу разобраться в хитросплетениях имущественных отношений было нелегко, — вспоминает Александр Евгеньевич. — По могла учеба, организованная в Росавтодоре, где нам дали обстоятельные знания, как вести дела.

И результаты работы отдела землепользования и имущественных отношений уже зримы и ощущимы. Из 30 жилых домов, находящихся на балансе ДЭПов, 18 уже передали местным властям, 57 технологических площадок на дороге М-6 переданы в аренду предприятиям придорожного сервиса, из года в год прибывает объектов, не только отвечающих всем требованиям безопасности, но и радующих глаз. Дороги становятся красивыми и ухоженными.

И ВСЕ-ТАКИ ОНА СТРОИТСЯ!



Владимир Игнатенко

Владимир Иванович Игнатенко, директор СУ-873, который представляет генерального подрядчика ОАО «Донаэродорстрой» и ведет реконструкцию участка автодороги Москва – Волгоград, показывает работу своих мастеров с гордостью: в теплые сухие дни от рассвета до заката грохочут на дороге механизмы, причем без остановки движения транспорта. Дорожные строители торопятся: в этом году они должны сдать пять с половиной километров обновленной дороги первой категории.

– Приходится разбирать старое покрытие – кстати, мы его сами делали в 1967 году, а вот теперь довелось и реконструировать, – поясняет Владимир Иванович.

Мощности предприятия позволяют работать быстро и качественно. Все работы, кроме мостовых, выполняют своими силами, только поверхностную обработку поручили тем, кто дорогу будет содержать.

Владимир Иванович большую часть времени проводит на дороге, среди строителей. Не потому, что не доверяет мастерам и прорабам, а по привычке: потомственный дорожник он и сына, студента Волгоградского архитектурно-строительного университета, который сам когда-то оканчивал, привлек сюда на практику. Виталий работает бригадиром, и поблажек ни от кого не получает.

Да и то сказать, что строители в СУ-873 подобраны мастеровые. Такие, как **Вадим Александрович Хаблов**. Был раньше отличным бульдозеристом, предложили автогрейдер – не сразу согласился. Но вот уже двадцать лет как считается лучшим специалистом. Не меньший почет у бульдозериста **Геннадия Иосифовича Завражина**, машиниста асфальтоукладчика **Anatoliya Filippovicha Vagnera**. А руководит стройкой **Петр Васильевич Кузнецov**, начальник участка, с ним никаких неразрешимых проблем нет: умеет человек и дело делать, и ответственность брать на себя.

А проблем на стройке немало. Особенно во взаимоотношениях с электриками, газовиками. Как-то так сложилось, что многие, чьи интересы задевает дорожная стойка, считают, что за счет дорожников можно решать свои задачки. Вот с ними и приходится тратить немало нервных сил, доказывая свою правоту, отстаивая свои, то есть дорожные, интересы.

– Мы уверены, что работы нам здесь хватит надолго, потому что очевидно: без современных дорог государство не выдержит, – убежден Владимир Иванович. – А раз так, то работать мы готовы только качественно.

Нужно заметить, что в Упрдоре «Каспий» очень придилично отбирали подрядчиков на реконструкцию и капитальный ремонт дорог. И потому, что на «бетонке» свои сложности, и потому, что желающих получить работу достаточно, выбрать есть из кого, не обязательно из своих земляков. Так оказались на капитальном ремонте дороги Тамбов – Пенза строители ООО «Автострada» из Тулы, на дороге Сызрань – Саратов – Волгоград дорожники ОАО «Саратовавтодор». На дороге Калуга – Тула – Михайлов – Рязань работают дорожные строители из «Рязаньавтодора». Каждый из них со своим опытом, своими приемами в работе. Но, как заверил **главный инженер Упрдора «Каспий» Владимир Николаевич Михайлов**, все они работают добросовестно, с заданием справляются.

Туляки ведут капитальный ремонт с уширением и также все работы, вплоть до установки барьерных ограждений выполняют своими силами. А сил у них достаточно: укладчики американские и немецкие, 35-тонные тягачи, позволившие избежать перегрузки асфальтовой смеси. Работают они вахтовым методом, живут в строительных вагончиках. **Заместитель генерального директора, он же главный инженер Дмитрий Анатольевич Шалев**, руководящий стройкой, к этим испытаниям полевой жизни привык и относится как к должностному.

Не можем же мы всю жизнь строить дороги вокруг дома! – улыбается он. – Два участка дороги 110–121 километр и 17–26 километр будут выполнены в срок, в том сомнений нет.

Саратовцы ведут капитальный ремонт с уширением проезжей части до 8 метров.



Дмитрий Шалев



Начальник управления «Саратовавтодор» Виктор Анатольевич Журкин откровенно любуется работой своих строителей, особенно машиниста ресайклера **Ивана Готфридовича Бранта**. Его машина творит чудеса, после обработки дорога будет стоять лет десять, — уверен машинист. Своему мастерству он учился у немецких учителей, и теперь сам считается классным мастером.

А вот строители «Рязаньавтодора» — специалисты по земляным работам. За четыре летних месяца этого года они перелопатили 54 тысячи кубометров грунта, уложили более 12 тысяч кубометров песка, около 20 тысяч кубов на щебня, около 12 тысяч тонн асфальтобетона.

Все асфальтоукладчики, работающие на реконструкции, снабжены автоматической системой управления, работают по струне.

Николай Николаевич Громовой, главный инженер «Рязаньавтодора», отвечающий за работу на реконструкции дороги Калуга — Тула — Рязань, говорил, что сложности для предприятия начались весной: проектировщики не учли, что в результате теплой зимы резко поднялся уровень грунтовых вод, и при подготовке котлованов под водопропускные трубы вода заливала их так, что пришлось вносить изменения в проектно-сметную документацию.

— Хорошо еще, что заказчик, Упрдор «Каспий», оказался оперативным, все вопросы с ним решать легко, — замечает Николай Николаевич.

Мы здесь работаем рука об руку, на объекте всегда их куратор, и это помогает находить выход из любой ситуации. Постоянно контролирует ход работ генеральный директор «Рязаньавтодора» **Виктор Иванович Шилов**, обеспечивая работающих всем необходимым для качественного выполнения их нелегкой миссии в отрыве от дома.

Работы по ремонту, реконструкции ведутся по плану и будут закончены в установленный срок, — заметил **Таймураз Владимирович Габуев**. — Но уже сейчас мы видим, что те технологии, которые мы применяем на ремонте, малоэффективны. С этим столкнулись и в США, и в Германии. Сколько ни перекрывают асфальтом бетон, все равно трещин не избежать.

Сегодня Управление прорабатывает вопрос ремонта цементобетонного покрытия с применением виброрезонансного метода разрушения и с переводом жесткой дорожной одежды в нежесткое.

С этой технологией я знакомился, выезжая к белорусским дорожникам. Применение ее позволит увеличить межремонтные сроки, устранить проблему отраженных трещин, повысить комфортность движения транспортных средств.

Надеемся, что Упрдор найдет поддержку в РДА по применению ее на автомагистрали М-6 «Каспий» в 2005 году.

Дорога Москва — Волгоград работает трудно, но работает. И впереди у нее трудный период обновления, перейдя который она станет снова лучшей дорогой России.

**Специальный выпуск подготовил
Виктор ЛОСЕВ,
наш спецкор.
Фото автора**



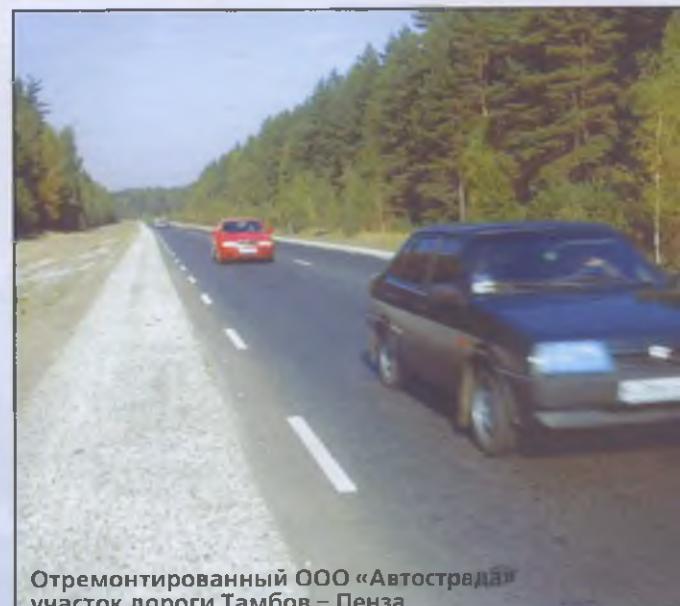
Реконструкция участка дороги Калуга — Тула — Рязань в Рязанской области



Устройство основания методом холодной регенерации на участке Сызрань — Саратов — Волгоград



У белорусских дорожников на автодороге М-1/E95



**Отремонтированный ООО «Автострada»
участок дороги Тамбов — Пенза**

BOBCAT В РОССИИ

Компания Bobcat – признанный мировой лидер в производстве универсальной компактной техники полностью расширила и обновила модельный ряд.

Линейка универсальных погрузчиков, состоящая из 16 моделей, включает три серии.

Первая серия – классические модели с бортовым поворотом, качество и надежность которых проверены временем. Линия погрузчиков с бортовым поворотом это 10 машин, грузоподъемностью от 320 кг до 1,5 тонны, способны выполнить на дороге любую работу, благодаря 50 видам разнообразного навесного оборудования. Практически все модели серии имеют в названии индекс «S».

Вторая серия «T» – это 4 модели погрузчиков на гусеничном ходу с грузоподъемностью от 860 до 1400 кг. Гусеницы обеспечивают погрузчикам пониженное давление на почву и дают возможность работать на насыпных грунтах (щебень, песок), преодолевая крутые подъемы и спуски с увеличенной производительностью.

Третья серия «A» – это революционная разработка Компании Bobcat, универсальные погрузчики с комбинированной системой поворота. Простым нажатием всего лишь одной кнопки оператор погрузчика этой серии выбирает либо систему бортового поворота, либо систему всех поворотных колес. При этом значительно сокращается стирание шин при работе на асфальтовых покрытиях и снижается воздействие на грунтовые или газонные покрытия.

Во всех сериях погрузчиков применяются одинаковые платформы; модель S250 (с бортовым поворотом), T250 (на гусеничном ходу) и A300 (с комбинированной системой поворота). При этом значительно облегчается сервисное обслуживание тех-

ники, увеличивается выбор навесного оборудования. На все серии универсальных погрузчиков устанавливаются самые мощные и надежные в своем классе двигатели фирмы Kubota.

Подразделение компактных экскаваторов Bobcat подготовило 12 моделей и 4 новых экскаватора. Среди них самый легкий (760 кг X316) и самый тяжелый экскаваторы (около 8 тонн X442). Две другие новинки X430 и X435 открывают новую серию экскаваторов ZTS. Эти экскаваторы развивают скорость до 9 км/ч (почти в два раза быстрее любого существующего компактного экскаватора) и имеют совершенно новый дизайн кабины, которая теперь не выступает за пределы гусениц при повороте кабины на 320 градусов. Это обеспечивает непревзойденную маневренность при работе даже в самых стесненных условиях. Для увеличения универсальности, Компания Bobcat предлагает около 15 видов сменного навесного оборудования для всех моделей экскаваторов.

Семейство телескопических подъемников Bobcat представлено 8 моделями грузоподъемностью от 2,5 до 4 тонн и вылетом стрелы от 6 до 17 метров. Кроме ковшей, из навесного оборудования, применяются крановый гусек, лебедка, паллетные вилы, подметальная щетка, бетоносмесительный ковш, захваты и рабочая платформа. В 2005 году появятся две новые стрелы – 12 и 10 метров (которые заменят T3093).

С 2003 года компания Bobcat поставляет российским дорожникам новое оборудование. Это средства для уплотнения покрытий – асфальтные катки от 1,5 до 3,5 тонны (6

моделей BCA-14, BCA-16, BCA-20, BCA-24, BCA-30 и BCA-34H), виброплиты и вибродробилки. А также пневмоколесные катки весом 2,4 и 3 тонны (BCC 24 и BCC-30).

Одна из самых интересных разработок Компании Bobcat – универсальная машина Tool Cat 5600. Разработка объединяет основные преимущества мини-погрузчика и мини-самосвала. Грузоподъемность 700 кг, высокая производительность гидросистемы, полный привод и 20 видов навесного оборудования позволяют выполнить широкий спектр работ. А наличие опрокидывающегося кузова, вмещающего до 1 тонны груза, сокращает количество используемых в работе механизмов вдвое! Такая машина необходима каждой подрядной организации для уборки территорий, ухода за парками и газонами, любого строительства, для перемещения и подъема грузов, бурения скважин и ям для столбов, уборки снега, компании траншей и любых других видов работ. А на строящихся дорогах России сегодня все чаще можно встретить легендарную технику Компании Bobcat..

Николай ВАСИЛЕНКО





ЭМАЛЬ ДЛЯ РАЗМЕТКИ

С 9 по 12 августа на полукилометровом участке магистрали «Крым» недалеко от МКАД, завершены испытания эмали для дорожной разметки «Линия».

Такого рода испытания новых лакокрасочных материалов проводятся Росавтодором ежегодно. Конкуренция среди производителей очень жесткая – поскольку успех в испытаниях сулит им многомиллионные контракты. На основании результатов испытаний лучшие разработки рекомендуются к применению дорожно-строительным организациям России.

В этом году в полевых испытаниях Росавтодора участвовало около 90 материалов для разметки дорог от 38 российских и иностранных производителей. Компания «Русские краски» представила модернизированные акриловые эмали для разметки дорог «Линия» АС-5307 и «Линия-класс» АС-5307М, с улучшенными характеристиками.

Традиционно перед полевыми все эмали для нанесения разметки проходят лабораторные испытания – на соответствие техническим характеристикам, указанным в ГОСТах. Часть претендентов не выдержала жестких требований специалистов Московского автомобильно-дорожного института при Государственном техническом университете Москвы, проводившим этот этап испытаний, и до второго этапа допущена не была.

Для полевых испытаний выбран достаточно сложный участок магистрали с интенсивным движением. Эмали наносились как на асфальтобетонные, так и на цементобетонные покрытия. Движение на трассе открылось уже через 30 минут после нанесения разметки – такие условия не только данных испытаний, но и реального применения материала на практике. Это учтено в новой разработке компании «Русские краски».

Эмаль «Линия-класс» АС-5307М высыхает всего за 4 минуты. Сразу же после нанесения разметки замерялись такие важные показатели как коэффициент яркости, коэффициент отражения и ряд других. Ежемесячно, в течение полугода, специалисты оценят состояние разметки, степень истираемости и белизны покрытий, сделают цифровые фотографии,

и дадут свои окончательные рекомендации.

Научно-технический центр компании «Русские краски» существенно усовершенствовал представленные материалы. Модернизированная эмаль «Линия-класс» АС-5307М произведена на новом связующем. Она обладает повышенной стойкостью к воздействию воды и соляных растворов: хотя в СТП на эмаль заявленна стойкость не менее 48 часов, новая «Линия» фактически выдерживает более 240 часов. Эта эмаль обладает повышен-

ной твердостью и хорошей адгезией, что выделяет ее среди конкурирующих продуктов.

Во время испытаний специалисты дорожной службы отметили тот факт, что «Линия-класс» обладает оптимальной для нанесения вязкостью. Если материалы других производителей перед нанесением необходимо разбавлять, то «Линия-класс», поставляется уже готовой к применению.

Наш корр.





Содержание участка Федеральной автодороги Москва – Киев от Внуково до Калужской области в нормативном состоянии – дело непростое. Но уже спустя всего два года, Алексей Иванович был назначен прорабом. За короткий период он зарекомендовал себя с лучшей стороны, в совершенстве освоил все дорожные машины и мог оказать всестороннюю помощь любому механизатору, механику.

В 1977 году Алексей Никоноров был назначен на должность главного инженера в ДРСУ-2 (теперь ФГУ ДЭП № 9) Управления автомобильной магистрали Москва – Нижний Новгород в Ивановскую область. Вскоре он становится руководителем ФГУ ДЭП № 9, обслуживающего подъезды к Иваново и участок Иваново – Приволжск.

Назначение молодого специалиста, заметим, что тогда ему не было еще и 30 лет, на ответственную должность – признание профессионализма, прекрасной теоретической подготовки, организаторских способностей, умения вникать в дела и проблемы трудового коллектива. Впрочем, сам Алексей Иванович считает, что учиться – никогда не лишнее дело. В 1987 году

он прошел обучение в Институте повышения квалификации, в 1990-м – полный курс в Высшей коммерческой школе Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР. В 1996 – в учебном центре «Экон».

Под руководством Алексея Ивановича сложился умелый, грамотный и сплоченный коллектив. Команда единомышленников, понимающих друг друга с полуслова. Неудивительно, что на протяжении многих лет ФГУ ДЭП № 9 занимал первое место среди дорожных организаций Управления автодорог Москва – Нижний Новгород.

Алексей Никоноров пользуется заслуженным авторитетом среди сотрудников, коллег-дорожников и руководства Ивановской области. Ему присвоено звание почетный дорожник, он награжден грамотой Министерства транспорта РФ, другими наградами.

В 90-х годах для дорожных организаций наступили нелегкие времена. Повсеместно сократились объекты ремонта, уменьшилось финансирование содержания дорог. Несмотря на все трудности, усилиями Алексея Ивановича, других руководителей было сохранено основное ядро коллектива, дороги содержались и содержатся на

ТЫЛЫ НИКОНОРОВА

ДИРЕКТОРУ ФГУ ДЭП № 9 Алексею Ивановичу НИКОНОРОВУ – 55!

Алексей Иванович Никоноров родом из Костромской области. После окончания Костромского автотранспортного техникума, службы в армии начинал свою трудовую биографию дорожным мастером в Наро-Фоминске в ДРСУ-2 Центравтодора.

достойном уровне, налажены контакты с заказчиками сторонних организаций на работы по благоустройству. И сегодня коллектив берется за любую работу для того, чтобы заготовить необходимые противогололедные материалы для содержания автодорог в зимний период, для обеспечения безопасного и бесперебойного движения.

У Алексея Ивановича крепкие тылы: первый – дружный коллектив, второй – семья, дети, любимые внучки. В редкие часы отдыха он любит поработать на дачном участке, покопаться в машине, порыбачить. К нему идут люди в трудную минуту за советом, за помощью, знают – он не откажет.

Не забывает директор и о бывших работниках. Из скромных средств предприятия оказывается поддержка пенсионерам: приобретаются лекарства, оплачивается лечение, вручаются подарки к юбилею. Тем кому необходимо, помогают с ремонтом. Люди относятся к Алексею Никонорову с большим уважением и благодарностью. В день 55-летия желают ему семейного счастья, здоровья, новых трудовых достижений на благо дорожного дела.

С ПРАЗДНИКОМ, АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ!

АЛТАЙСКАЯ СПЕЦИФИКА

**НАЧАЛЬНИКУ ГУП
«БАРНАУЛЬСКОЕ ДРСУ»
Александру
Дмитриевичу
БАКУНОВЦУ – 55!**

Александр Дмитриевич Бакуновец родился в г. Иваново. После окончания Рижского дорожного техникума был направлен в Завьяловское ДСУ-5 и назначен на должность мастера на автомобильную дорогу Мамонтово – Корчино.

Молодого специалиста, имеющего незаурядные способности руководителя, знающего все тонкости технологии производства, проектно-сметной документации, заметили и назначили на должность прораба. А в 1977-м – главным инженером.

С 1983 года А.Д. Бакуновец – начальник ДСУ-5. Под его руководством строилась автомобильная дорога Гуселетово – Мормышы протяженностью 11 км, подъезд к селу Березовка – 6 км, плотина Гилев Лог, мостовой переход через реку Суходол на автомобильной дороге Алейск – Родино – Павлодар. Он участвовал в строительстве автомобильной дороги республиканского значения Алейск – Кулунда – Павлодар протяженностью 145 км. В 1994 году А. Бакуновец без отрыва от производства окончил СибАДИ по специальности строительство автомобильных дорог и аэродромов, а в 1998 году был назначен на должность начальника ГУП «Барнаульское ДРСУ».

Специфика сети алтайских автодорог, обслуживаемых Барнаульским ДРСУ, заключается в том, что они связывают между собой краевой центр и населенные пункты пригородной зоны

и соседнего Калманского района, а также являются транспортными артериями для выхода в южные районы Алтайского края и далее на Казахстан. Эта сеть отличается высокой интенсивностью движения. Барнаульское ДРСУ имеет пять производственных баз. Большое внимание уделяется их состоянию. При непосредственном участии Александра Дмитриевича ведется их реконструкция и новое строительство. В том числе весовой на АБЗ в селе Бураново Калманского района Алтайского края. Установлено новое оборудование на битумной базе ст. Южная, проведен ремонт топливозаправочного пункта на территории промбазы, отремонтированы производственные помещения ДРСУ, построен газопровод высокого давления, а в 2004 году будет полностью завершен комплекс работ по переводу котельной на природный газ.

Своей главной и постоянной заботой Александр Дмитриевич считает заботу о людях. Организовано питание работников обедами непосредственно на объектах. Каждое лето дети работников отдыхают в пионерских лагерях.

Авторитетного руководителя в 1998 году избрали председателем краевого

Совета трудового коллектива ГУП «Алтайавтодор». За годы работы председателем СТК Была оказана материальная помощь многим нуждающимся, в том числе на обучение детей и строительство жилья. А когда в 2004 году была организована Ассоциация дорожных организаций, председателем ее правления избрали Александра Бакуновца.

За многолетний, добросовестный труд он награжден почетной грамотой краевого Совета народных депутатов и Администрации Алтайского края, его деятельность в дорожной отрасли отмечена знаком «Почетный дорожник».

Деловые и личные качества Александра Дмитриевича, его профессионализм снискали большой авторитет в коллективе дорожников, которые избрали его членом ЦК профсоюза работников транспорта и дорожного хозяйства.

Коллектив ГУП «Барнаульское ДРСУ», ДСУ-1, коллеги-дорожники Алтайского края от души поздравляют Александра Дмитриевича с юбилеем, желают ему здоровья, счастья и новых успехов в работе.





ВОЗРАСТ МУДРОСТИ

исполнительному директору ЗАО «АСДОР ТРАНС» **Игорю Леонидовичу Хренову – 50!**

По окончании в 1977 году Московского автомобильно-дорожного института по специальности инженера-строителя автомобильных дорог, И.Л. Хренов был направлен на работу в Волгоградский филиал треста «Росдорогтехстрой». Здесь началась его трудовая биография. Сначала в качестве инженера, а затем в должности инструктора передовых методов организации труда.

На следующий год он переводится в Киржачское ДРСУ Владимирской области, где работает в качестве мастера, проработав по строительству и ремонту автомобильных дорог с последующим назначением на должность главного инженера ДРСУ. Здесь состоялись его первые дорожные университеты. С 1990 г. Игорь Леонидович – в Научно-техническом центре «Озон» Федерации инженеров СССР.

Организаторские, профессиональные способности и деловые качества Игоря Хренова в полной мере проявились на строительстве и реконструкции федеральных автомобильных дорог. Здесь он прошел путь от начальника отдела подготовки производства и производственно-технического отдела до исполнительного директора.

Его умение работать с людьми, четко определять и формулировать задачи, ориентироваться в сложных условиях и принимать оптимальные решения способствовали своевременному и качественному выполнению заданий по строительству и реконструк-

ции автомобильных дорог и сложных искусственных сооружений. Отныне все помыслы и дела Игоря Леонидовича направлены на обеспечение устойчивого финансового положения, наращивания объемов производства и повышение качества выполняемых дорожно-строительных работ.

Должность исполнительного директора, наверное, самая хлопотная и ответственная. Она требует от человека полной отдачи моральных и физических сил. Свою жизнь Игорь Леонидович измеряет километрами вновь построенных и отремонтированных дорог, за каждый из которых напряженный труд дружного коллектива ЗАО «АСДОР ТРАНС», исполнительным директором которого он является с 2003 года.

Слагаемыми успеха, по его мнению, являются использование прогрессивных технологий и современных технических решений с использованием отечественного и зарубежного опыта при строительстве и ремонте автомобильных дорог и искусственных сооружений, позволяющих повысить качество и надежность дорожных кон-

струкций. При строительстве автомобильных дорог АСДОР ТРАНС широко использует современную высокопроизводительную дорожно-строительную технику. Профессионализм, высокие организаторские способности, трудолюбие и деловитость, честность и порядочность Игоря Леонидовича снискали ему глубокое уважение и авторитет среди сотрудников, коллег и партнеров. Люди доверяют ему, вверяя в его умелые руки свое благополучие и веру в успех дела.

Поздравляя Игоря Леонидовича с 50-летием, коллектив ЗАО «АСДОР ТРАНС», все кто знаком с юбилем, искренне желают ему дальнейших успехов и удач, оптимизма и неиссякаемой энергии на благо дорожного дела.

Редакция журнала «Автомобильные дороги» с удовольствием присоединяется к многочисленным поздравлениям, желаем Игорю Леонидовичу крепкого здоровья и личного счастья. Мы надеемся также подробно рассказать о замечательном коллективе АСДОР ТРАНС на страницах ведущего дорожного издания страны.

С ЮБИЛЕЕМ!

ПО КАВКАЗСКОМУ ОБЫЧАЮ

**НАЧАЛЬНИКУ УПРАВЛЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
РЕСПУБЛИКИ АДЫГЕЯ
(АДЫГЕЯАВТОДОР)
Адаму Махмудовичу
СХАТУМУ – 50!**



**Родился Адам Махмудович Схатум в Тахтамукайском районе Адыгеи.
После окончания Краснодарского политехнического института был направлен
на работу в Краснодаравтодорпроект в должности инженера.**

Профессия проектировщика на-
кладывает на человека свой
профессиональный отпечаток:
приучает к точности, к умению работать с
документами, соблюдать нормы и правила,
видеть за чертежами будущий участок
дороги или другое сооружение во всей их
красе. И в то же время приучает к ответ-
ственности за свой участок работы и за по-
рученное дело. Эти качества он в полной
мере проявил за время работы в проектной
организации, внес существенный вклад в
строительство дорог и мостовых сооруже-
ний на Кубани и в Адыгее.

Высокий профессионализм, опыт,
организаторские способности ока-
зались решающими при назначении
Адама Махмудовича начальни-
ком управления автодорог Республики
Адыгея. Он возглавил дорожную от-
расль в один из самых тяжелых перио-
дов – разбушевавшаяся стихия два
года назад стерла с лица земли мно-
гие километры автодорог, мостов,
жилые постройки. Трудное выдалось
время. Но под руководством Адама
Махмудовича последствия наводнения
были ликвидированы дорожника-
ми Адыгеи в кратчайшие сроки. Друж-
ным коллективом было восстановлено
свыше 75 км автодорог, 2 моста, 19 жи-
лых домов.

На счету дорожников Адыгеи ре-
конструкция автодороги Майкоп –
Усть-Лабинск – Кореновск (которая, кстати,
соответствует всем современным
стандартам), Энем – Адыгейск –
Бжедухабль, строительство мостово-
го перехода через реку Псекупс. Благодаря настойчивости руководителя
дорожной сети на въезде в республи-
канский центр была установлена про-
тивошумовая защита, и жители при-
легающих к дороге домов, наконец-то,
почувствовали себя комфортно.

Адам Махмудович внимательно
следит и за условиями труда и быта
своих сотрудников, например, на Ка-
шехабльском асфальтобетонном заво-
де недавно была открыта современная
столовая для рабочих, где можно вкусно
и недорого пообедать. Люди часто
обращаются к нему за советом, помо-
щью. Так, рабочий Теучжеского ДРСУ
попросил руководство помочь в сан-
аторно-курортном лечении ребенка.
Адам Махмудович лично занимался
этим вопросом, и сегодня ребенок
имеет возможность полноценно ле-
читься.

Адам Махмудович прекрасный се-
мьяинин (у него две дочери, сын и два
внука) и ему понятны семейные нуж-
ды своих сотрудников, просьбы ко-
торых он не оставляет без внимания.
Пользуется большим уважением и ав-

торитетом в коллективах дорожных хо-
зяйств Республики Адыгея. И неслучай-
но за личный вклад в дорожное дело,
трудовые достижения ему присвоено
звание «Заслуженный строитель Респу-
блики Адыгея».

Может быть, об одном жалеет Адам
Махмудович, что дети не пошли по его
стопам. Но, как говорится, еще не ве-
чер, и есть надежда, что внуки про-
должат благородное дело – дорожно-
го смотрителя.

Тем более что фронт дорожных ра-
бот предстоит немаленький. Об этом
наглядно свидетельствует и комплекс-
ная программа «Дороги Адыгеи XXI
века», названная одним из приоритет-
ных направлений развития республики.
Сегодня эта программа успешно реали-
зуется, несмотря на известные трудно-
сти с финансированием, и в этом, по
общему мнению, большая личная за-
слуга умелого хозяйственника и гра-
мотного инженера – Адама Махмудо-
вича Схатума.

Коллеги по работе, друзья, близкие
по обычаям с удовольствием поднимут
бокалы за юбиляра, скажут много кра-
сивых тостов, пожелают ему успехов в
работе, счастья, здоровья и, конечно,
кавказского долголетия!

С ЮБИЛЕЕМ!



ЛУЧШЕ ГОР - ТОЛЬКО ГОРЫ

**НАЧАЛЬНИКУ
УПРАВЛЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
«КАРАЧАЕВОЧЕРКЕС-
АВТОДОР»
Казбеку Тахировичу
ГАППОЕВУ - 45!**

Казбек Тахирович Гаппоев родился в Карачаево-Черкесии, в станице Красногорская. Окончил Ставропольский политехнический институт. До назначения руководителем управления автомобильных дорог «Карачаево-Черкесавтодор» Казбек Тахирович был рабочим, мастером ремонтно-строительного управления, директором предприятия, начальником отдела строительства судебного департамента республики.

Указом главы Карачаево-Черкесской Республики в декабре 1999 года назначен начальником управления автомобильных дорог общего пользования «Карачаево-Черкесавтодор». За время работы в этой должности Казбек Тахирович проявил себя отличным организатором и грамотным специалистом. Отличительными чертами руководителя является настойчивость, нестандартное мышление, творческая инициатива, грамотный расчет в решении вопросов, возникающих в ходе строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог. Он умеет организовать работу коллектива управления как единой команды, где каждый, прилагая свои силы и знания, помогает решению общих целей и задач.

В работе К. Гаппоев требователен, но справедлив. Он сумел наладить тесное взаимодействие со смежными отраслями и ведомствами, главами администраций сел, городов и районов в деле развития и совершенствования дорожной сети. Пользуется уважением и поддержкой президента, правительства и Народного собрания республики.

В управлении «Карачаево-Черкесавтодор» им был четко определен подход к ремонту автомобильных дорог. На первое место вышли вопросы текущего и перспективного планирования, обеспечение их в

полном объеме качественной проектно-сметной документацией, повышение уровня содержания, качества проводимых работ не только на основных маршрутах и направлениях, но и на отдаленных, очень важных для населения республики. Особое внимание удалено мероприятиям по безопасности дорожного движения, использованию новой техники и технологий. А также подбору кадров и их подготовке, созданию безопасных условий труда, качеству работ и материалов, освоению новых и совершенствованию существующих производственных баз дорожных организаций, обеспечению необходимым оборудованием и техникой.

В своей работе Казбек Тахирович использует принцип «открытости», и гармонии с природой. Например, вместо дорогостоящих, трудоемких берегоукрепительных работ по устройству громоздких железобетонных ограждений, используется природный материал, который отсыпается полосой под углом к течению реки через равные промежутки, а вода, вместо разрушительной функции, занимается берегоукрепительными работами. За счет приобретения навесного оборудования кардинально решен вопрос оснащения ДРСУ техникой для зимнего содержания дорог, что позволило сэкономить миллионы государственных средств.

Жизнь часто вносит свои корректировки. В результате недавней разрушительной сти-

хии, кстати случавшейся один раз в сто лет, было полностью разрушено 60 км автодорог, 19 мостов, 28 населенных пунктов отрезано от внешнего мира. В кратчайшие сроки дорожники под руководством К. Гаппоева провели работы по обеспечению и восстановлению связи с населенными пунктами по временной схеме, выполнили свыше 55,4 км технологических проездов и объездов разрушенных мостов.

В 2003 году РГУ управление «Карачаево-Черкесавтодор» во главе с начальником управления одержало победу в международном конкурсе и получило премию «Золотая медаль Ассоциации содействия промышленности». А сам Казбек Тахирович в 2004 году награжден знаком народной знатности «Орден Звезда созидания» за созидательный труд во славу Отечества.

Гаппоев пользуется заслуженным авторитетом среди работников дорожной отрасли Карачаево-Черкесской Республики. В прошлом году он защитил докторскую диссертацию по теме «Особенности строительства и эксплуатации горных дорог» и получил учченую степень «Доктор транспорта».

От души поздравляем Казбека Тахировича Гаппоева с днем рождения! Желаем ему кавказского долголетия, человеческого счастья и успехов в труде.

ЗДЕСЬ БУДУТ ВАШИ КОНКУРЕНТЫ.

Более 100 000 профессионалов, таких же, как Вы, рассчитывают найти на CONEXPO-CON/AGG широкий выбор новейшего оборудования и весь спектр передовых технологий. Благодаря участию 2 300 производителей и поставщиков услуг, занимающих большую площадь, чем какая-либо другая выставка в области строительства и строительных материалов в мире в 2005 году, CONEXPO-CON/AGG предлагает безграничные возможности для сравнения продукции и для встреч с поставщиками.



Эффективные обучающие и ознакомительные программы для подрядчиков, производителей материалов и должностных лиц с участием экспертов предоставят Вам исключительно важную информацию, которая позволит закрепить успех Вашей компании. CONEXPO-CON/AGG 2005 – это главный в мире ИСТОЧНИК информации в индустрии строительства и строительных материалов и Ваш основной ИСТОЧНИК повышения квалификации. Ваши конкуренты будут здесь.

А ВЫ?

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ



15–19 МАРТА, 2005 ЛАС ВЕГАС США

Крупнейший международный форум 2005 года в индустрии строительства и стройматериалов.

Производство заполнителей • Асфальт • Арматура • Уплотнение • Бетон • Бурение • Землеройное оборудование • Подъем грузов • Приводы • Выкапывание и укрепление траншей • и многое другое

Посетите наш сайт и щелкните мышкой в разделе "International Visitors", чтобы уже сегодня спланировать свое посещение выставки.

www.conexpoconagg.com

Регистрация • Гостиница и проезд • Выставки • Международные делегации • Информация о визах
Или зарегистрируйтесь по тел.: +1 847-940-2156





Корни рода Львовых в Литве. Об одном из них, Осипе Никитиче, читаем мы в летописях 1607 г., как человеке великого мужества и храбрости, казненного в Великих Луках во время нашествия «тушинского вора».

Потомки казненного в XVII в. служили на Руси воеводами, были столыниками и стряпчими (высшие государственные должности). Двое Львовых пали во время войны с французами при осаде Смоленска.

Родился Александр Федорович в мае 1799 г. в имении Романь, между Каунасом и Таллином в старинной высокообразованной дворянской семье. Домашнее образование Александр получил великолепное. Скрипку взял в руки в семь лет и вскоре уже успешно выступал на домашних концертах.

В 1818 г. Александр с отличием закончил Императорский институт инженеров путей сообщения с занесением на золотую доску института. По рекомендации будущего императора – Великого князя Николая Павловича, инженера-поручика А.Ф. Львова послали строить дороги и мосты в Новгородские военные поселения

АВТОР ПЕРВОГО РОССИЙСКОГО ГИМНА – ДОРОЖНИК

«Труд доставлял мне великое наслаждение; я видел, что служу православной церкви и всем христианам на многие лета».

А.Ф. Львов

В 40-х годах XIX в. император Николай I побывал в гостях у своего приближенного графа Бекендорфа в его имении Пфаль, обратил внимание на великолепный мост переброшенный через глубокий овраг. Спроектировал и построил мост адъютант графа, военный инженер Александр Федорович Львов. Мост был так хорош, что император заметил: «Львов построил тебе не мост, а перекинул через овраг свой легкий смычек». Понравившийся императору мост впоследствии повторен был Львовым в Петергофе по дороге к Сергиевской даче.

На территории дореволюционной России протекало около 3 млн рек общей протяженностью 10 млн км. 2 – не объехать и не обойти. Ладно, если они пересекали путь где-то в таежной глухомани, где путники появляются редко. В Москве, например, сотню лет назад протекало 150 речек и ручьев, было 800 озер, прудов и болотин. Что же касается Санкт-Петербурга, то вода и суши на территории бывшей столицы при строительстве чередовались практически повсеместно. Без мощенных дорог и мостов город существовать не

мог. Это сейчас, когда в Санкт-Петербурге сотни ручьев и небольших рек спрятаны в огромные подземные трубы-водотоки, в Северной столице насчитывается более 500 мостов. Прежде их было значительно больше. Они седлали реки, ручьи, овраги и периодические водотоки. Строительством их занятые были тысячи опытнейших рабочих и талантливых зодчих.

Сооружение мостов всегда было делом сложным, трудным и ответственным. Следует заметить, что опыт мостостроения у них был неплохой. Мостостроение, как ни одно иное дорожное обустройство имело богатейший практический опыт основанный на многократно проверенных научных обоснованиях. История мостостроения столь же велика, как и само дорожное строительство. Уже сотни лет до нашей эры мастера мостостроители отвечали за свои детища буквально головою. Как свидетельствует история, в Древнем Риме строителей мостов во время приемки работы ставили под мостами с непокрытыми головами, когда по новостройке провозили оговоренные перед началом строительства грузы. После проезда последней груженой фуры работа считалась принятой и мастера выходили из-под мостов за окончательным расчетом. Брак в работе лишал их не только последнего, но порою и жизни.

Классификация мостов столь же разнообразна сколь и назначение их: мосты пешеходные, конные, декоративные, шоссейные, рельсовые и т.д. Китайцы увлекались мостами висячими. В Древнем Риме в почете были мосты основательные, монументальные. Там под мостовые опоры били мощные прочные сваи. Один из таких мостов, построенный Анком Марцием задолго до нашей эры, радует своей надежностью и красотою и в наше время.

Самыми же первыми мостами через

здные преграды считаются мосты понтоны, собранные из разного рода плавательных средств. Известный полководец Александр Македонский для этой цели своим воинам велел всегда иметь при себе кожаные плащи, в которые укладывался сухой тростник и солома. По стянутым канатами и упрочненным боевыми щитами греческим понтонам проходила не только конница, но и тяжелые метательные орудия. Брат македонский царь в походы и специально для того предназначенные лодки-понтоны.

Наплавные мосты появляются всякий раз, когда необходимо в кратчайший срок навести через водную преграду переправу. Не был исключением и Санкт-Петербург. Первый наплавной понтонный мост протянулся в строившемся городе XVIII в. через Екатерининский канал, продолжив Средне-Подъяченскую улицу.

Строили в то время уже и мосты капитальные из дерева. В 20-х годах XVIII в. в Санкт-Петербурге красовались мосты Лебяжий, Крюков, мосты над Фонтанкой, Мойкой и другими многочисленными городскими реками и каналами.

Строительству первого постоянного каменного моста через Неву (по проекту инженера С.В. Кербодза и архитектора А.П. Брюлова) пришлось ждать еще сто лет (1842–1850). Он оказался ниже по течению наплавных мостов. Многие его помнят как мост лейтенанта Шмидта. От устоя моста до конца сооруженной ранее набережной оставалось 60 метров свободного берега, на нем и возвели в 1843–1844 годах гранитную стенку, одновременно со строительством берегового устоя моста. Пролеты его разместились на чугунных арках и гранитных устоях. Каменный с металлическими пролетами Николаевский (многие годы известный, как мост лейтенанта Шмидта) казне обошелся в 4 381 400 рублей. Треть стоимости составили мостовые арки, а почти вдвое дороже их каменные опоры. Следующий – Александровский литеиний мост – оказался дороже на полмиллиона (5 100 000 руб.). Зато он был не только на сажень шире (77 футов), но и намного красивее.

Надо сказать, что уже строительство моста Николаевского стало для российских мостостроителей событием знаменательным. В их честь известному скульптору, графу Ф.П. Толстому (кстати, дядя поэта А.К. Толстого) предложено было изготовить особую специальную медаль. На одной стороне ее изобразили древнеримского героя Геркулеса, который перебросил палицу через воду, льющуюся из урны лежащей нимфы, переходящей по палице Минервы осененной словами «быть». На другой стороне медали изображен был двуглавый орел с лавровым венком в одной лапе и молнией в другой. Медаль эту получили все строители моста, в том числе и тогдашний Главноуправляющий водяными и сухопутными коммуникациями граф Петр Андреевич Клеймихель. В дополнение к ней граф получил от императора еще и бриллиантовые подвески

к высшему российскому ордену Андрея Первозванного.

Наградной орел Ф.П. Толстого за первый столичный мост мог бы стать символом заслуг российских мостостроителей в их благородном деле.

Российские зодчие во многом преуспели в возведении мостов, прекрасно используя в их строительстве природные особенности местности. Многие мосты стали великолепным украшением природных ландшафтов, органически связав отрезки дорог они радуют глаз величием архитектурного замысла зодчих и искусством мастерством строителей.

В России реализовали свой талант десятки замечательных мостостроителей. Среди них особо следует сказать об Александре Федоровиче Львове.

Для молодого инженера поручика Львова служба при графе А.А.Аракчееве была превосходной школой жизни. Дороги и особенно мосты строить Львов научился замечательно. Через восемь лет его переведут служить в столицу как адъютанта генерала Бекendorфа, а также заведующего делами главной квартиры конвоя Его Величества и флигель-адъютанта свиты императора. Однако и на новой службе А.Ф. Львов не прекращал строить мосты и прокладывать дороги. На один из мостов и обратил внимание император.

Впрочем, талант всегда многогранен. Талант А.Ф. Львова – военного инженера – уступал место его музыкальному дарованию. Отдавал ему должное и сам император, которому по душе было не только инженерное искусство молодого офицера, но и выразительная игра Львова на скрипке. Император и сам был не лишен музыкального дара. Скрипка в его руках звучала почти профессионально. Для своих дуэтных скрипичных партий Николай I нередко выбирал А.Ф. Львова, к которому относился с искренней душевной теплотой, замечая не однажды: «Я очень люблю Львова: он человек добрый, честный и умный».

Как командир императорского конвоя и флигель-адъютант свиты императора, Львов часто встречался со своим светлейшим командиром, бывал он с ним и в зарубежных поездках. В 1833 г. Львову пришлось присутствовать и во время австрийского визита императора. Многочисленные автостайшие встречи по обычаям начинались с гимна. У России своего гимна до 1833 г. не было. Приходилось обходиться гимном английским (*God save King*) считавшимся одновременно и гимном прусским. В России английский гимн иногда заменяли духовными пьесами Баратынского на стихи М.М. Хераскова «Коль славен наш Господь в Сионе», полностью И.А. Козловского на стихи Г.Р. Державина «Гром победы раздавайся», музыкальными пьесами Глинки. За рубежом официальным музыкальным представителем Российской империи оставался английский гимн, что зачастую досадовало императора.

— Такая огромная, могучая страна,

столько в ней талантов, а встаем под звуки английского гимна, — возмущался Николай I.

Все это слышал А.Ф. Львов. По возвращении в столицу он обратился к В.А. Жуковскому с предложением создать наконец-то свой российский национальный гимн. Тем более что у Жуковского уже были тексты, которые могли бы лечь в основу гимна. Первый из них под названием «Молитва русского народа» Жуковский написал по возвращении из заграничного похода 1813 г. Были в этой «молитве» отголоски гимна английского. Впрочем, и в гимне английском слышались заимствования из стихов Брюнона, посвященных Людовику XIV. В Дерпском университете в честь Жуковского стихи второго варианта «Молитвы русского народа» – «Боже, царя храни» уже пробовали исполнять как российский гимн. В 1816 г. А.С. Пушкин приписал к 6 строкам стихотворения Жуковского еще три свои строфы, и в таком виде их исполнили на выпускном вечере лицейцев. Слова стихотворных строф многим понравились, и в том же году на приеме у Великого князя Константина Павловича при исполнении их присутствующие встали, как подобает при исполнении гимна.

В 1818 г. В.А. Жуковский в очередной раз берется за редактирование «Молитвы русского народа». В нем оказалось уже 42 строки, в основе которого продолжали оставаться слова:

Боже, царя храни!
Славному долги дни
Дай на земли
Гордых смотрителю,
Слабых хранителю,
Всех утешителю.

Надо отдать должное, что музыка гимна А.Ф. Львова отличалась простотой, задушевностью и торжественностью. Впервые как гимн, слова В.А. Жуковского на музыку А.Ф. Львова, представлены были императору и ближайшим членам его семьи, а после одобрения их членами императорского дома в 1833 г. проплыты уже большим хором певчих с двумя оркестрами в придворной капелле. Очередное исполнение прошло в театре Зимнего дворца 25 декабря в день изгнания французов из России (1812 г.) в присутствии представителей российской аристократии. Гимн принял официально и он просуществовал в стране до 1917 г.

Что же касается его автора, то А.Ф. Львов с 1833 г. окончательно меняет профессию и становится во главе императорской певческой капеллы.

В отставку А.Ф. Львов вышел в 1867 г. практически полностью потеряв слух. На лечение его увезли за границу, где он и умер в 1870 г. Похоронили А.Ф. Львова там, где он и родился – в имении Ромны тогдашней Ковенской губернии. Говорят, что мертвые порою объединяют лучше чем живые. Можно это сказать и о замечательном русском офицере, строителе, композиторе, написавшем первый российский гимн – Александре Федоровиче Львове.



Учредители: Федеральное дорожное агентство
(Росавтодор) Министерства транспорта РФ,
ЗАО «Издательство «Дороги»

Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги»

Учредители ЗАО «Издательство «Дороги»:
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
E-mail: adst@mail.ru

Заместитель
главного
редактора: ПРОКАЗОВ Н.В.

Ответственный
секретарь: КОСТИКОВ Р.Ю.

Редакторы: ЕРХОВ Е.И.,
ЛОСЕВ В.Н.,
ЗАБОЛОТСКИЙ А.В.,
РОЖИН П.Л.

Дизайн ЯНОВ В.Я.

Фото АЛЕКСАНДРОВ А.Л.

Компьютерная
верстка ДЕЛИЦИНА Т.В.

Компьютерный
пабор ТУШЕВА Е.С.

Корректор ФИЛИППЕНКО Н.Ю.

Приемная
редакции:
ВАСИЛЬЕВА В.А.
Тел./факс: (095) 953-53-32
E-mail: vetaod@pochta.mt.ru

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

ДИРЕКЦИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДОРОГИ»

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

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

Коммерческий директор –

Уварова Т.В.

Директор по распространению –
Крашонкин А.А.

Директор по издательским проектам –
Калиниченко В.И.

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

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

Адрес редакции: 115035, Москва,
Софийская набережная, 34, корп. «Г».
Тел./факс: (095) 951-30-18,
951-29-57, 953-17-85
E-mail: goldasn@hotmail.ru
goldasn@mail.ru
www.transportrussia.ru

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

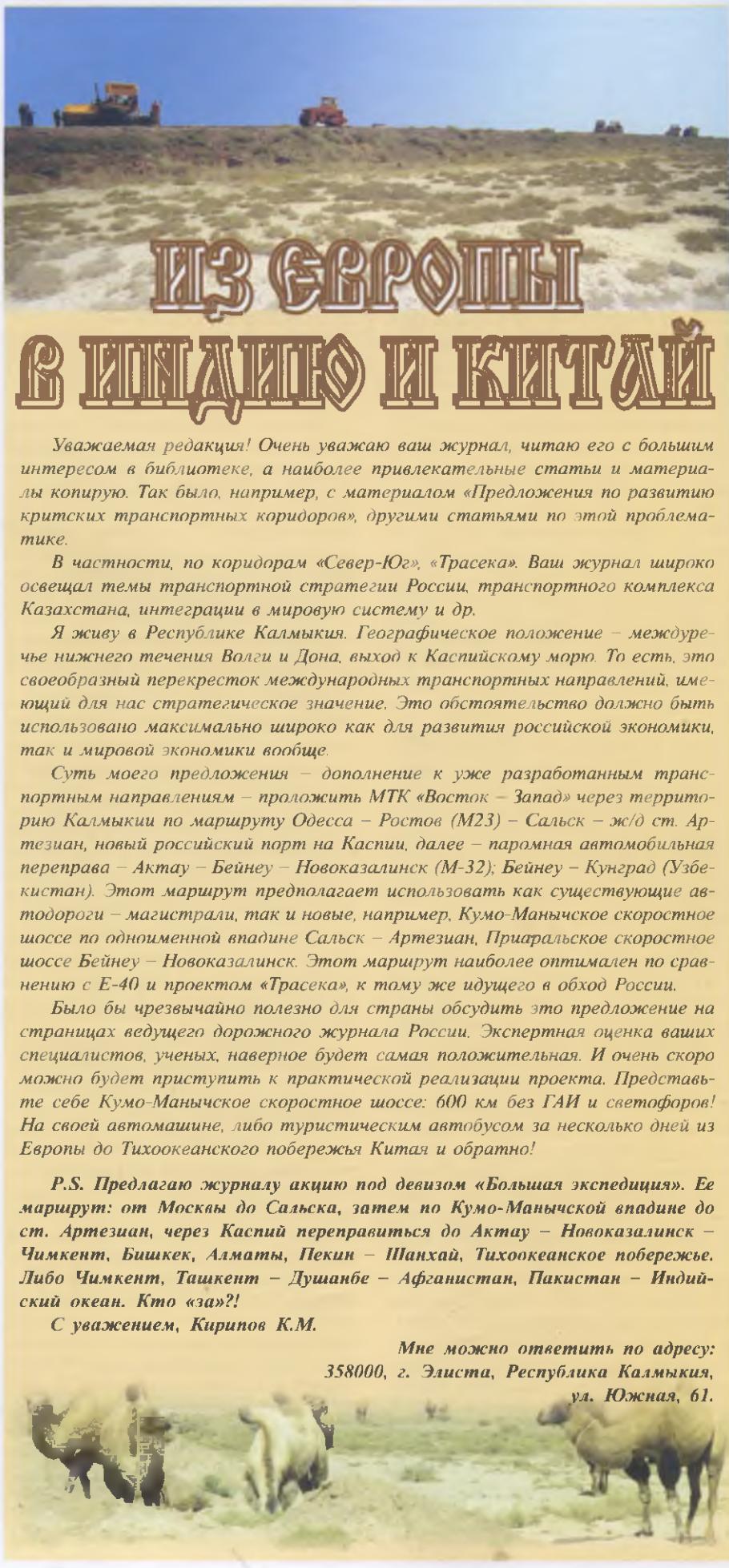
Цена договорная.

Отпечатано в ГП «Московская типография №13»
© Издательство «Дороги», 2004

Зак. № 4156

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

ПРОЕКТЫ



ИЗ ЕВРОПЫ В ИНДИЮ И КИТАЙ

Уважаемая редакция! Очень уважаю ваш журнал, читаю его с большим интересом в библиотеке, а наиболее привлекательные статьи и материалы копирую. Так было, например, с материалом «Предложения по развитию критских транспортных коридоров», другими статьями по этой проблематике.

В частности, по коридорам «Север-Юг», «Трасека». Ваш журнал широко освещал темы транспортной стратегии России, транспортного комплекса Казахстана, интеграции в мировую систему и др.

Я живу в Республике Калмыкия. Географическое положение – междуречье нижнего течения Волги и Дона, выход к Каспийскому морю. То есть, это своеобразный перекресток международных транспортных направлений, имеющий для нас стратегическое значение. Это обстоятельство должно быть использовано максимально широко как для развития российской экономики, так и мировой экономики вообще.

Суть моего предложения – дополнение к уже разработанным транспортным направлениям – проложить МТК «Восток – Запад» через территорию Калмыкии по маршруту Одесса – Ростов (М23) – Сальск – ж/д ст. Артезиан, новый российский порт на Каспии, далее – паромная автомобильная переправа – Актау – Бейнеу – Новоказалинск (М-32); Бейнеу – Кунград (Узбекистан). Этот маршрут предполагает использовать как существующие автодороги – магистрали, так и новые, например, Кумо-Манычское скоростное шоссе по одноименной впадине Сальск – Артезиан, Приаральское скоростное шоссе Бейнеу – Новоказалинск. Этот маршрут наиболее оптимален по сравнению с Е-40 и проектом «Трасека», к тому же идущего в обход России.

Было бы чрезвычайно полезно для страны обсудить это предложение на страницах ведущего дорожного журнала России. Экспертная оценка ваших специалистов, ученых, наверное будет самая положительная. И очень скоро можно будет приступить к практической реализации проекта. Представьте себе Кумо-Манычское скоростное шоссе: 600 км без ГАИ и светофоров! На своей автомашине, либо туристическим автобусом за несколько дней из Европы до Тихоокеанского побережья Китая и обратно!

Р.С. Предлагаю журналу акцию под девизом «Большая экспедиция». Ее маршрут: от Москвы до Сальска, затем по Кумо-Манычской впадине до ст. Артезиан, через Каспий переправиться до Актау – Новоказалинск – Чимкент, Бишкек, Алматы, Пекин – Шанхай, Тихоокеанское побережье. Либо Чимкент, Ташикент – Душанбе – Афганистан, Пакистан – Индийский океан. Кто «за»?

С уважением, Кирилов К.М.

Мне можно ответить по адресу:
358000, г. Элиста, Республика Калмыкия,
ул. Южная, 61.



КОРРУС-ТЕХ, ИНК. – лучшая техника

MARINI
FAYAT GROUP

Асфальто-бетонные заводы и дорожно-строительная
техника крупнейшего европейского производителя



Мобильные, транспортабельные и стационарные заводы в любом исполнении
по индивидуальным требованиям Заказчика



Асфальтоукладчики всех типоразмеров
на колёсном и гусеничном ходу



Фрезы дорожные на гусеничном ходу
с шириной фрезерования от 600 до 2010 мм

Шеф-монтаж ◆ пуско-наладка ◆ обучение персонала ◆ гарантия ◆ сервис ◆ запасные части



Поставщик : ЗАО "КОРРУС-ТЕХ, Инк."

111024, Москва, ш. Энтузиастов, 5, офис 42

(095) 362 9620, 362 0132, 362 8995

E-mail: korrus_co@mtu-net.ru

<http://www.korrus.ru>

<http://www.marini-spa.com>

Филиалы:

Санкт-Петербург: (812) 556 2795

Нижний Новгород: (831 2) 775 209

Казань: (843 2) 726 303

Тюмень: (345 2) 701 615

Краснодар: (861 2) 303 980



www.zeppelein.ru

ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА

ZEPPELIN 

Москва

Тел. (095) 745 84 70 Факс (095) 745 84 78
E-mail: zeppelein.ru@zeppelein.ru

Краснодарский край

Тел. (8612) 73 33 01 Факс (8612) 73 33 03

Липецк

Тел. (0742) 34 00 07 Факс (0742) 72 27 83

Ростов-на-Дону

Тел. (8632) 32 59 49 Факс (8632) 32 76 36

Самара

Тел. (8462) 70 24 65 Факс (8462) 70 24 66

Санкт-Петербург

Тел. (812) 303 94 40 Факс (812) 268 84 82

Архангельск

Тел. (8182) 66 62 16 Факс (8182) 28 18 76

Волгоград

Тел. (8442) 34 23 31 Факс (8442) 34 15 76

