

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

№ 12 (901) декабрь 2006

www.avtodorogi-magazine.ru



Тема номера:
Финансовые услуги. Лизинг

2006, № 12

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Российские дорожники!
Поздравляем Вас с Новым годом
и светлым праздником Рождества!
Желаем Вам и Вашим семьям,
крепкого здоровья и творческих
успехов в Новом году.
Добро пожаловать на наш сайт:
<http://www.gp-papenburg.ru>



GP Gunter Papenburg AG
 BT teltomat-Asphaltmischanlagen

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

Дилер **teltomat**
 и HBM/NOBAS в России и СНГ

«Импекс консалтинг» АГ
 Тел.: (495) 156 3643, 156 3660
 E-mail: impex@impex.ru
 http://www.impex.ru

Дилеры **teltomat**
 в России

ООО «Теком»
 Тел.: (812) 741 2865
 ООО «Тельтомат Плюс»
 Тел.: (495) 730 2695

Московское бюро **teltomat** 119313, Москва, Ленинский пр., 95а, Тел.: (495) 936 4137, Факс: (495) 936 4172, E-mail: teltomat@mail.ru
<http://www.gp-papenburg.ru>

Уважаемые работники дорожной отрасли!
Поздравляем Вас
с Новым годом и Рождеством!



Пусть успех сопровождает все Ваши начинания, везение помогает преодолевать преграды, крепкое здоровье, оптимизм и чувство юмора сделают праздничными трудовые будни

*Обеспечиваем уверенность
 в завтрашнем дне,
 ОАО «СК «Регионгарант»*

РОТОР
 СЕРЬЕЗНАЯ ТЕХНИКА СЕРЬЕЗНЫЙ СЕРВИС

ООО «Самарский Торговый Дом «Ротор» – официальный дилер завода ОАО «Красногорский завод дорожной техники»

**ПОСТАВЬТЕ НА КАРУ
 СВОЙ ЗАВОД**

Телефон горячей линии 8 800 2000 222
 Звонок из любого региона России бесплатный

Самара
 Тюмень
 Новосибирск
 Краснодар
 Ставрополь
 Астрахань
 Волгоград
 Самара
 Тюмень
 Новосибирск
 Краснодар
 Ставрополь
 Астрахань
 Волгоград

АСФАЛЬТОСМЕСИТЕЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ И ДОРОЖНОСТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И КОМПЛЕКСЫ

Склады в городах Самара, Новосибирск, Владивосток, Ставрополь, Тюмень

*На карте отмечены города, в которые осуществлена поставка заводов.

Мы ~~расчитываем~~ на будущее

Caterpillar является единственным в мире производителем оборудования для всех этапов дорожного строительства:

- подготовки основания
- укладки твердых покрытий
- ремонта дорожных одежд
- вспомогательных работ и прокладки коммуникаций

Полный спектр оборудования, квалифицированный сервис, быстрое снабжение запчастями и расходными материалами через развитую дилерскую сеть гарантируют высочайшую техническую готовность техники, ее надежность, производительность и быструю самоокупаемость.

Различные схемы финансирования: кредитование, лизинг, аренда на взаимовыгодных условиях позволит Вам оптимизировать свои расходы.



Профессионалы доверяют Cat

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

CATERPILLAR®



СОДЕРЖАНИЕ

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Больше дорог хороших и разных 6

СОБЫТИЕ

Нацеленность на результат (КАД) 9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Создана рабочая группа 10



ПРОБЛЕМА

Станет ли Полярный Урал промышленным? 11

ВВОДЫ

В горах Дагестана 13

Алтайский край: весомые прибавки 17

На обходе Ельца 19



ПРАКТИКУМ

Расступись, тайга! 20

Учебники – лауреаты 23

ПРАЗДНИК

Без науки далеко не уедешь 24

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

«Тенденция развития городского транспорта общего пользования в РФ: история и современность» 27

В ОБЪЕКТИВЕ – РЕГИОН

Нижний Новгород 29

Карачаево-Черкесская Республика 35

МАГИСТРАЛЬ

Москва–Харьков 61

ТЕМА НОМЕРА

Тревожное затишье 72

Кладбище погибших предметов 76

Опасная зона 77

Особенности страхования предмета лизинга 79

«Вольво Восток» с заботой о дорожнике 80

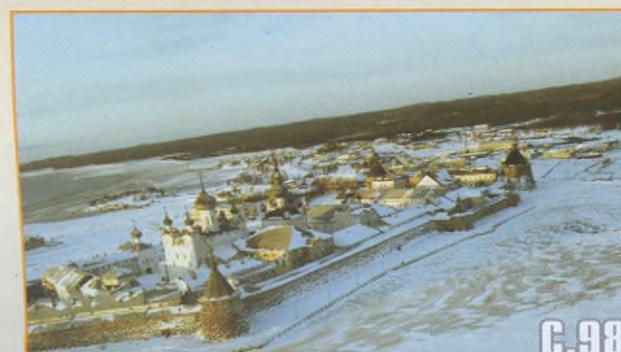


НАУКА–ПРАКТИКЕ

Увеличение сроков службы дорожных одежд – стратегическая задача дорожной науки 81

Определение технико-экономических параметров подходов к мосту на стадии обоснования инвестиций 86

Оценка работоспособности поверхностной обработки 88



Соловецкая обитель 98

На обложке номера – снимок автомобильного моста «Юбилейный» через Волгу в городе Ярославле. Фото Ю. Пирогова.
Точка зрения редакции и авторов публикаций может не совпадать. Редакция не несет ответственность за сведения в рекламных материалах.

Уважаемые коллеги! Сердечно поздравляю вас с Новым годом!

Дорожный комплекс страны был и остается одним из важнейших в экономике государства. Без успешной работы дорожников невозможна нормальная повседневная жизнь страны в целом и каждого человека в отдельности. Не будет преувеличением сказать, что именно дорожники задают многие ориентиры, темпы, масштабы и качество эффективного развития экономики страны.

В минувшем году возведены мосты в Кемерово и в Ярославле, осуществлен пуск первой очереди кольцевой дороги вокруг Санкт-Петербурга и многие другие объекты, которые без преувеличения строила вся страна. Этапным событием года стало заседание Президиума Госсовета в Ярославле по проблемам дорожного хозяйства. Его решения и приоритеты, где строительство и содержание дорог в транспортном комплексе России ставится Президентом Российской Федерации В.В. Путиным на первое место, ко многому нас обязывают.

Хочу поблагодарить всех, кто проектирует, строит и эксплуатирует дороги России, делает их по-настоящему удобными для жизни людей.

Пусть Новый год сложится для вас не менее удачно, чем уходящий! Крепкого здоровья вам и вашим близким! Счастья, хорошего настроения и новых успехов в вашей непростой и очень нужной людям работы!

С наилучшими пожеланиями
Руководитель Федерального дорожного агентства
О.В. БЕЛОЗЕРОВ

Вологодская областная
универсальная
научная библиотека
им. А.В. Бабушкина



Уважаемые читатели!

С Новым годом!

Ну, вот и дожили – наступает Год Свиньи! Что он всем нам принесет?

Свинина на столе – признак сытости и благополучия, кто откажется от любимой отбивной? Помните, знаменитое, Высоцкого: «А у соседа мясо в щах, на всю деревню хруст в хрящах»? Значит, каждый дом в наступающем году будет полной чашей. Свинью хорошо кормят, поэтому она – животное добродушное. Следовательно, свинью нам 2007 год наверняка не подложит. Свинья быстро набирает вес – значит, ждать нам прибыли в этом году уж точно.

Как видим, наступающий год обещает быть удачным. Не забудьте только, что в новогоднюю ночь свинины на столе быть не должно – это очень плохая примета. И, если у вас в домашнем хозяйстве вдруг имеется живая свинья – не забудьте ее в новогоднюю ночь хорошошенько накормить!

Ну, а если серьезно, то хочется сказать вот о чем. Известно, что человек всю жизнь учится. Учится каждый год, и каждый год становится чуть умнее... А значит, наверняка, и годы тоже чему-то учатся – у людей и друг у друга. В канун Нового года желаю всем нашим читателям, друзьям и доброжелателям, чтобы каждый следующий год учился у предыдущего только хорошему!

Наталья Алхимова

Пусть под небом предрассветным
На минуту вам взгрустнется:
Год уходит незаметно
И обратно не вернется.
Меж годами нет границы
Потому, что с каждым годом
Счастье старое хранится,
Счастье новое приходит.
Мы желаем вам добра,
Доли, схожей с полной чашей,
Чтобы было в жизни вашей
Завтра лучше, чем вчера!



Дорогие читатели! Сообщаем вам, что открыт новый интернет-портал нашего журнала. Располагается он по адресу: www.avtodorogi-magazine.ru

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете по печати РФ. Свидетельство о регистрации № 014213

Издается с 1927 года. В 1977 году награжден орденом «Знак Почета»

АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ
12 (901) / 2006

Учредитель: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)
Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги»

Редакция:

Главный редактор	Наталья АЛХИМОВА
Приемная редакции	Виолетта ВАСИЛЬЕВА Тел./факс: (495) 748-36-84 E-mail: vetoad@mail.ru
Ответственный секретарь	Ирина БОРИСЫЧЕВА
Редакторы	Наталья БЫКОВА Евгений ЕРХОВ Николай ПРОКАЗОВ Павел РОЖИН Сергей РЯБОВ (495) 748-36-84
Фото	Александр АЛЕКСАНДРОВ Юрий ПИРОГОВ
Дизайн и компьютерная верстка	Станислав ШЕСТЕРНИН
Компьютерный набор	Лариса ЕРЕМЕЕВА
Корректор	Наталья ФИЛИППЕНКО
Отдел рекламы	Николай КУШНИРЕНКО (495) 316-48-69 E-mail: 4595943@gmail.com

Издательство «Дороги»
Генеральный директор
Юлия Евдокимова
Директор по региональным проектам
Рафик Барсегян
Коммерческий директор
Ирина Попович
(495) 748-36-84

Служба распространения и подписки
Надежда Тарасова

Адрес издательства: 107023, Москва, ул. Электрозводская, д. 24
Тел./факс: (495) 748-36-84; 963-22-14
E-mail: goldasn@hotbox.ru
goldasn@mail.ru
www.transportrussia.ru

Журнал входит в перечень изданий, рекомендованных к распространению Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки РФ. Любая перепечатка без письменного согласия правообладателя запрещена. Иное использование статей, опубликованных в журнале, возможно только со ссылкой на правообладателя.

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

Цена договорная.
Отпечатано в типографии «Стрим-ПКП»
© Издательство «Дороги», 2006



IX МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

12 - 15 МАРТА 2007 Г.

Г. МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО», ПАВ. 2, ЗАЛЫ 6, 11, ОТКРЫТАЯ ПЛОЩАДКА

ТЕЛ. /ФАКС (495)580-3028 (МНОГОКАНАЛЬНЫЙ)

WWW.DORKOMEXPO.RU

Организаторы:

- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)
- РАДОР, Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами
- ООО «Выставочно-маркетинговый центр»

Официальная поддержка:

- Полномочный представитель Президента РФ в Центральном федеральном округе Г.С. Полтавченко
- Спецстрой России

Под патронатом Торгово-промышленной палаты Российской Федерации

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- Материалы, конструкции, технологии и оборудование для строительства, реконструкции и ремонта автодорог и искусственных сооружений на них
- Асфальтобетонные заводы и установки
- Проектирование автодорог и искусственных сооружений на них
- Оборудование для дорожного мониторинга
- Технические средства организации дорожного движения: светофорные объекты, дорожные знаки, барьерные ограждения, информационные щиты, материалы и оборудование для разметки дорог
- Дорожно-эксплуатационные комплексы

- Обеспечение экологической безопасности и охрана труда в дорожно-мостовом хозяйстве: оборудование для предотвращения и ликвидации техногенных аварий, экологического контроля, спецодежда, спецобувь, спецснаряжение
- Инвестиции. Лизинг и страхование объектов дорожно-мостового хозяйства
- Информационные технологии
- Дорожная наука. Подготовка кадров
- Специальная литература
- Специализированные СМИ

ПАРАЛЛЕЛЬНО С ВЫСТАВКОЙ «ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО» ПРОЙДЕТ ВЫСТАВКА
«ДОРОЖНАЯ И КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА-2007»

НАУЧНО-ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Конференция «Современные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог»
- Семинары, «круглые столы», презентации
- Демонстрация техники в работе

РЕЖИМ РАБОТЫ ВЫСТАВКИ:

- Работа выставки 12 -15 марта 2007 г.
- Монтаж экспозиции – 10 -11 марта 2007 г.
- Демонтаж экспозиции – 16 марта 2007 г.

АВТОРИТЕТНОЕ ВЫСТАВОЧНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

ДОРКОМЭКСПО. ДОРОЖНО-МОСТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО - 2006: свыше 200 участников из 51 региона России и 14 стран

Дирекция: +7(495)580-3028 (многоканальный)
e-mail: info@dorkomexpo.ru

Подробная информация на сайте:
www.dorkomexpo.ru

Информационные спонсоры:

Журналы: «Дороги и мосты», «ЖКХ и строительство» /Доркомстрой/ www.booksite.ru

Руководитель Федерального дорожного агентства награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени За большой вклад в подготовку и проведение встречи глав государств и правительств стран – членов «Группы восьми» в городе Санкт-Петербурге Указом Президента Российской Федерации от 16 ноября 2006 года № 1294 «О награждении государственными наградами Российской Федерации» руководитель Федерального дорожного агентства Олег Валентинович Белозеров награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени.

Больше дорог, хороших и разных

Вот и подходит к концу 2006 год. В декабре обычно принято подводить итоги прошедшего года, вспоминать, что в нем было хорошего, что удалось, а что еще предстоит сделать. Об этом состоялась беседа главного редактора «АД» с руководителем Федерального дорожного агентства Минтранса РФ Олегом Белозеровым.

«АД»: Уважаемый Олег Валентинович, на заседании Президиума Государственного совета Российской Федерации, который прошел 13 октября в Ярославле, одобрен комплекс предложений Министерства транспорта РФ, направленных на реформирование дорожного хозяйства, подготовлен перечень поручений Президента РФ правительству. Важнейшее из них – разработка и внесение в Госдуму проекта федерального закона «Об автомобильных дорогах», причем установлен жесткий срок этого внесения – 1 марта 2007 года. Что уже сделано и что предстоит сделать для того, чтобы этот срок был соблюден?

Олег Белозеров: В целом проект закона уже готов. Он неоднократно постатейно обсуждался во всех управлении Федерального дорожного агентства. В проекте мы постарались отразить все основные положения, которые, по нашему мнению, должны там присутствовать. После окончательного обсуждения в Министерстве транспорта проект должен быть разослан для согласования в заинтересованные министерства. Мы считаем, что уложимся в установленные Президентом РФ сроки и очень надеемся, что закон быстро пройдет определенную Конституцией России процедуру и будет принят в окончательной редакции в первом полугодии 2007 года.

«АД»: На второе место президент поставил утверждение мероприятий по переходу, начиная с 2008 года, к финансированию дорожного хозяйства по нормативам на ремонт и содержание автомобильных дорог, а также положение о нормативах денежных затрат на эти цели. Каким будет механизм такого финансирования?

Олег Белозеров: Прежде всего мы разработали методику формирования затрат по нормативам. Методика – это алгоритм,



под который пишется огромное количество документов, отражающих и соединяющих в себе существующие нормативные акты и вновь разрабатываемые, которые носят технологический и цифровой характер. Хороший пример для понимания того, о чем идет речь – норматив на содержание автомобильной дороги зимой методом посыпки ее пескосоляной смесью. Норматив включает в себя: количество проходов обслуживаемого участка одним автомобилем определенной марки в разных климатических условиях; анализ природно-климатических условий за продолжительный промежуток времени и т.д. Идея состоит в том, что мы должны четко себе представлять, сколько нужно денег заложить на содержание автодороги именно таким способом в каждом регионе страны. При этом необходимо рассчитать стоимость соли, прогнозный объем работ на соответствующий промежуток времени, а также затраты на амортизацию применяемой техники. В итоге всех этих расчетов мы получаем математическую модель, которая позволяет вычислить необходимый объем финансирования.

Такие модели уже разработаны для каждого вида работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог, уже в основном понятны объемы средств, которые нужно затратить. При этом ряд документов, необходимых для этой работы, нам предстоит утвердить заново.

При переходе к финансированию дорожного хозяйства по нормативам на ремонт и содержание автомобильных дорог изменится и бюджетный механизм. Каким образом? Сегодня планируемые затраты определены подпрограммой «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» в виде целевых показателей. Когда мы перейдем к механизму финансирования по нормативам, то затраты на содержание автомобильных дорог будут планировать Министерство финансов на основании предоставленных нами расчетов. Защищать эти расчеты все равно будет нужно, но такая система отличается от существующей. Дело в том, что, работая в рамках федеральной целевой программы, нам каждый год приходится доказывать целесообразность тех или иных видов работ. Это создает предпосылки для недофинансирования: когда нельзя что-либо точно рассчитать, очень трудно обосновать, что именно такое количество средств необходимо. В этих условиях нам приходится определять приоритеты. Так происходит каждый год.

Сегодня, например, приоритетом является сохранность существующей сети. Это понятие включает в себя содержание, ремонт и капитальный ремонт, то есть работы по эксплуатации дороги в полном понимании этого слова. При переходе на нормативное содержание мы будем иметь сто процентов необходимого финансирования на эксплуатацию, нам не придется никому объяснять, зачем нужен каждый из перечисленных видов работ.

Результатом этой работы станет то, что наша сеть будет содержаться в нормальном состоянии. В этих условиях мы сможем в течение 3–4 лет ликвидировать накопившийся недоремонт.

«АД»: Какие меры принимаются по совершенствованию процедуры торгов в соответствии со вступившим в действие год назад федеральным законом «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»?

Олег Белозеров: Для применения любого нормативного акта важна практика. В рамках действовавшего ранее закона мы работали достаточно продолжительное время и был накоплен значительный

опыт. При проведении конкурсов в рамках вновь принятого закона, в ходе применения его положений выявляются всевозможные нюансы, приходит понимание необходимости тех изменений, которые, с нашей точки зрения, должны быть внесены в закон с целью его совершенствования. Мы эти изменения сформулировали и направили в Минтранс. Мы работаем с депутатским корпусом, с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) и надеемся, что от ряда нестыковок, пока имеющих место в законе, мы сумеем избавиться. Я говорю, прежде всего, об исчерпывающем перечне сведений, которые должны содержаться в конкурсной документации, а также о том, что в законе не определено, гарантии каких банков могут быть использованы конкурсантами. Это, естественно, затрудняет, если совсем не исключает, проверку указанной в конкурсной документации кредитной организации, причем законом устанавливается жесткий срок такой проверки.

«АД»: Есть ли уже результаты выполнения Концепции обеспечения качества в дорожном хозяйстве и каковы они?

Олег Белозеров: У нас разработан график мероприятий на текущий и на 2007 год, который мы выполняем. Пока это касается мероприятий, носящих регламентный характер.

Если говорить о достигнутых результатах, то приведу в качестве примера работы по разметке, которые заметны каждому автолюбителю. Так вот, если сравнивать статистику сегодняшнего дня с 2001 годом, когда в нормативный период всего порядка 20–30% разметки обеспечивало световозвращение, регламентированное ГОСТом, то в 2006 году мы гарантируем установленное государственным стандартом световозвращение почти на 100% сделанной разметки. Заканчивается внедрение процесса диагностики ровности дорожного покрытия в момент приемки работ по шкале Международного индекса ровности (IRI). Эта методика дает очень хорошие результаты, и мы надеемся внедрить ее до конца 2007 года.

«АД»: На встрече с руководителями подрядных организаций Вы обещали, что в рамках работы на условиях концессионных соглашений интересы российских дорожников будут соблюдены. Как это возможно в действующем правовом поле?

Олег Белозеров: Прецедентов у нас пока не было. Сегодня, как известно, объявлен инвестиционный конкурс на первый объект – Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Но я думаю, что факторы, которые будут определять наши действия в ходе выполнения концессионных соглашений, можно разделить на объективные и субъективные.

К объективным я бы отнес то, что иностранцы, пришедшие на российский рынок, понимают: у нас выработалась своя специфика производства работ, а также взаимоотношений с надзорными, согласовывающими и другими органами. По переговорам и консультациям, которые мы уже проводили неоднократно, мы знаем, что в концессионных конкурсах будут участвовать консорциумы, включающие и российские предприятия.

В этом контексте я хотел бы опровергнуть расхожее мнение, что якобы иностранцы работают лучше нас. Опыт показывает, что они не очень многому могут научить нас в технологическом плане. Если все-таки говорить о «ноу-хау» западных компаний, которыми они не захотят с нами делиться, то я допускаю, что для их внедрения в Россию приедет некоторое количество зарубежных специалистов. Но все равно основные объемы работ будут выполняться отечественными подрядчиками. Тем более что западные специалисты, ознакомившиеся с нашим опытом по постройке современных объ-

ектов, говорят, что этот опыт их устраивает.

«АД»: Но ведь инжиниринговые компании, которые будут заниматься управлением концессионных проектов, обязаны сами выбирать подрядчика. Что же им помешает выбрать зарубежные строительные фирмы?

Олег Белозеров: Здесь методика подхода такова: мы, защищая интересы отечественных компаний, регламентируем, что определенный процент объемов работ должен быть выполнен подрядными организациями, зарегистрированными на территории Российской Федерации. Однако идея концессии в том и состоит, что концессионер сам может и должен выбрать строительную организацию, которая способна выполнить требования, заложенные в проект. Мы допускаем также, что в ряде случаев концессионер может выполнить работу с гораздо более высокими характеристиками, чем изначально заложено в проект, поскольку он рассчитывает свои затраты и свои доходы на длительный промежуток времени – на 25–30 лет, время, на которое мы предоставляем объект в концессию. Концессионер может, например, принять решение на стадии строительства вложить больше денег, чтобы получить отдачу впоследствии, на стадии эксплуатации. При этом наша задача как концедента (по Западному скоростному диаметру именно Федеральное дорожное агентство определено концедентом со стороны Российской Федерации) – отследить только соблюдение обязательных условий – требований по состоянию дороги и искусственных сооружений, а также по безопасности дорожного движения.

«АД»: В двадцатых числах октября состоялась конференция «Обеспечение качества дорожных работ и использование новых технологий», на которой были подведены промежуточные итоги 2005–2006 годов. Что, на Ваш взгляд, стало самым большим достижением в текущем году?

Олег Белозеров: Во-первых, мы выполнили практически всю программу, намеченную на 2006 год, в срок и с хорошим качеством. Мы выдерживаем все параметры, которые сами себе установили в Федеральной целевой программе. Самое для нас приятное – это состоявшийся ввод крупных и самых капиталоемких объектов по программе строительства внеклассных мостов. В уходящем году мы ввели «недострои», строившиеся намного дольше нормативного срока. Внеклассные мосты я считаю самым большим нашим

достижением, нам удалось сконцентрировать средства именно на вводных объектах, и это очень хороший результат.

У нас сохранилась тенденция по повышению качества дорог, мы систематизировали и применяем систему выполнения гарантийных обязательств. Сегодня уже у подрядчиков не вызывает никаких вопросов требование исправить за свой счет работу, сделанную с низким качеством. А под действием этой системы, естественно, меняется психология подрядчиков, повышается степень их ответственности. Меняются стереотипы, мышление, приоритеты, причем этот процесс носит системный характер.

Кульминационным моментом года мы считаем проведение Президиума Госсовета с участием Президента России Владимира Путина, на котором были решены многие принципиальные вопросы. Это говорит о том, что мы сумели правильно сформулировать те необходимые механизмы и подходы, которые дадут возможность отрасли преобразиться.

На Госсовете мы представили программу, в которой сформулировали комплекс мер, позволяющих к 2025 году добиться нормально развитой дорожной сети. Для этого нам необходимы в 2008–2009 годах очень серьезные, я бы сказал, прорывные инвестиции. Сегодня мы пока к этому не готовы. Говоря «мы», я подразумеваю дорожную и смежные с ней отрасли, включая промышленность строительных материалов и дорожное машиностроение, а также коллективы подрядных организаций, выполняющих работы на российских автодорогах. При этом подготовку квалифицированных кадров я бы поставил на первое место, причем хороших специалистов рабочих профессий, равно как и инженеров, производственную элиту, готовить нужно долго.

Если мы сумеем в период 2008–2009 годов все эти факторы – достаточное финансирование, подготовку квалифицированных кадров, производство качественных материалов и современных дорожных машин – объединить, нам удастся к 2025 году создать качественную, разветвленную и достаточную для нормального функционирования экономики инфраструктуру.

«АД»: Все это, несомненно, потребует бурного развития отечественного машиностроения. Существует ли специальная программа, направленная на его развитие?

Олег Белозеров: Сегодня действуют законы рынка, основным из которых является закон спроса и предложения. Спрос на строительную технику огромен, причем на современную, качественную и, сравнительно с зарубежной, недорогую. А если удастся создать условия для выполнения программы, представленной нами на Госсовете, то этот спрос еще возрастет.

Сегодня отечественное машиностроение развивается достаточно динамично, причем о качестве предлагаемой на рынке техники свидетельствует объем ее продаж за рубеж. У нас появились качественные автогрейдеры, катки, погрузчики, тракторы, комбинированные дорожные машины и пр.

Кроме того, подтянулись производители строительных материалов, сегодня нет проблем ни с мытым щебнем, ни с его дроблением. Появились качественные разметочные материалы, барьерные ограждения. Поэтапно мы будем решать актуальную проблему качества битума отечественного производства.

«АД»: Что бы Вы пожелали нашим читателям в Новом году?

Олег Белозеров: Больше хороших и безопасных дорог.

Беседовала Наталья Алхимова

Фото: А. Смирнов



Нацеленность на результат

Министр транспорта России Игорь Левитин провел совещание со строителями КАД в Санкт-Петербурге

Перед началом совещания Игорь Левитин наградил большую группу работников ОАО «Мостоотряд № 19» за высокие трудовые показатели и в честь 65-летия прославленного коллектива. Знаком Почетный работник транспорта России награжден заместитель генерального директора Р. Шнейдер, знак Почетного дорожника России вручен монтажнику В. Федорову. За добросовестный многолетний труд лучшим специалистам вручены грамоты Министерства транспорта РФ и благодарности.

В совещании также приняли участие заместитель руководителя Федерального дорожного агентства С. Полещук и вице-губернатор Санкт-Петербурга А. Полукаев.

Генеральный директор ФГУ ДСТО «Санкт-Петербург» Б. Мурашов сообщил, что в нынешнем году сдан в эксплуатацию участок от Приозерского шоссе до вантового моста протяженностью 35,4 км. На 21,5 км – это восьмиполосная магистраль. Он также проинформировал о ходе работ на южном участке КАД протяженностью 14,433 км. Строители готовы на год раньше срока открыть здесь движение транспорта. После завершения конкурсных процедур должны начаться работы на участке КАД от автомобильной дороги «Нарва» до станции Бронка, уже получившем название – Западный. На его строительство в нынешнем году планируется выделить порядка 500 млн рублей.

Игорь Левитин отметил, что Кольцевая дорога вокруг Санкт-Петербурга – один из приоритетных проектов. В будущем году на строительство транспортного обхода будет выделено 23,6 миллиарда рублей.

В целом, министр транспорта РФ Игорь Левитин остался доволен информацией о ходе строительных работ на КАД. Озабоченность вызывает только возведение эстакадного участка протяженностью почти восемь километров от вантового моста до автомагистрали

«Россия». Сейчас движение осуществляется по четырем полосам. В будущем году будет построен второй вантовый мост через Неву, откроется движение на восьмиполосном участке от Пулковской транспортной развязки до автомагистрали «Россия», и существующая эстакада может не справиться с огромным потоком транспорта, тем более, что на данном участке КАД уже возникали пробки в результате ДТП с участием большегрузных автомобилей. Ввести участок на полное развитие в будущем году не позволяет дефицит металлоконструкций.

Из-за нехватки металлоконструкций цены на них в последнее время выросли примерно на 30 процентов. В связи с этим Игорь Левитин предложил представителям генподрядных организаций изучить возможности наших западных партнеров, в частности, производителей металлоконструкций Финляндии. Министр транспорта России запланировал проведение совещания с руководителями предприятий, производящих металлоконструкции, и строительных организаций, чтобы выяснить причину столь стремительного роста цен на изделия из металла, найти резервы для наращивания мощностей заводов.

Подводя итоги совещания, министр отметил, что он ожидает многого от участников строительства КАД. «Ввиду того, что здесь сосредоточены значительные средства, мы хотим, чтобы данная стройка стала лицом отрасли, чтобы все технологии, которые здесь используются, были передовыми, чтобы качество выполненных работ было высокое, чтобы мы к вам возили подрядчиков со всей России, показывали, как нужно строить», – такую задачу поставил Игорь Левитин и при этом подчеркнул, что контроль за ходом строительства Кольцевой дороги вокруг Санкт-Петербурга со стороны Министерства транспорта России будет усилен.

Константин Тимов

Создана рабочая группа Общественная палата озабочилась безопасностью дорожного движения

Самый широкий спектр вопросов по безопасности дорожного движения был рассмотрен на заседании Комиссии Общественной палаты по общественному контролю за деятельностью правоохранительных органов, силовых структур и реформированием судебно-правовой системы под председательством Анатолия Кучерены. Для их обсуждения на заседание были приглашены заместитель министра транспорта РФ Евгений Москвичев и начальник Департамента обеспечения безопасности движения МВД РФ генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов.

Во вступительном слове Анатолий Кучерена отметил, что, несмотря на катастрофическое положение с уровнем аварийности на российских дорогах, в России до сих пор нет единого органа, ответственного за безопасность дорожного движения. Этую констатацию поддержали все выступающие. Но, по их словам, дело сдвинулось с мертвой точки.

— Вы знаете, — начал разговор Виктор Кирьянов, — что принятая федеральная программа по безопасности дорожного движения на 2006–2012 год, что недавно состоялся Президиум Госсовета РФ, на котором президент дал поручения в этом направлении и уже есть указ о первоочередных мерах в области безопасности дорожного движения. В частности, президент поручил правительству совместно с органами исполнительной власти субъектов РФ принять неотложные меры, направленные на дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы по безопасности дорожного движения. Это касается урегулирования взаимоотношений грузоперевозчиков, водителей, госавтоинспекции, дорожной инфраструктуры. И, конечно, следует определить, кто и за что отвечает. Еще одно важное направление — это усовершенствование условий дорожного движения, увеличение пропускной способности улиц и дорог в первую очередь в городах федерального значения и административных центрах Российской Федерации. На первом этапе это будет связано со строительством и созданием достаточных мест для парковки транспортных средств, подземных и надземных переходов, с созданием безопасных условий для движения пешеходов. Но самый серьезный вопрос — транспортные пробки. Даже в сравнительно небольших городах, таких, например, как Чита или Архангельск, треть вопросов возникает из-за транспортных проблем. Не проехать, не пройти. Люди опаздывают на работу. Что уж говорить о городах-миллионниках. Строятся новые микрорайоны, но никто не заботится о подъездах к ним. Строятся многоэтажные дома на сотни квартир, и рядом устраивается парковка по устаревшим нормам на полтора десятка машин. Жизнь меняется быстро и надо успевать за ее течением.

— Я поддерживаю слова о том, что в РФ сегодня ни одно федеральное министерство в целом не отвечает за вопросы безопасности дорожного движения, — продолжил тему в своем выступлении Евгений Москвичев. — Они относятся к пяти разным министерствам. К нашему удивлению, оказалось, что в Министерстве транспорта РФ положения о безопасности дорожного движения нет. Нет ни строчки об этом и в положении о недавно созданной Службе надзора в области транспорта. Эти упущения надо исправлять, как и многое другое в организации дорожного движения. Ведь не секрет,

что у нас на дорогах ежегодно гибнет около 35 тысяч человек. Более 75 процентов погибших — это молодежь, которая сдала на права и только-только выехала на дороги общего пользования. Та же проблема отсутствия профессионализма наблюдается на пассажирском транспорте, который перевозит более 18 млрд пассажиров в год и где погибает около тысячи человек.

Минтранс принимает в этом направлении ряд усилий. Уже разработано несколько законодательных актов. Так, в ноябре в первом чтении будет принят Устав автомобильного транспорта. Прошел согласования и выносится на рассмотрение правительства Закон об общих принципах реализации пассажирских перевозок. Мы продолжаем работу, и особое внимание уделяем подготовке водительских кадров. Эта сфера деятельности должна быть в одном ведомстве, в котором будут выдавать лицензии на право образования и которое будет принимать экзамены комиссионно, с участием представителей других министерств.

Обязательно следует пересмотреть закон о безопасности дорожного движения, написанный десять лет назад, и мы это сделаем совместно с МВД РФ. Кроме того, мы считаем, что нужно вносить поправки в кодекс административных правонарушений, ужесточая ответственность за проезд на красный свет, за нарушение скоростного режима, за нарушение правил проезда пешеходных переходов. Есть и другие способы воздействия на недисциплинированных водителей. Например, мы изучили и начинаем перенимать опыт французских коллег, которые ввели многофункциональные системы контроля за движением транспорта на дорогах. Это помогает изучать транспортные потоки, знать ситуацию на дорогах, контролировать скоростной режим. Там водитель, превысивший скорость, автоматически платит штраф. В результате за два года во Франции снизились транспортные происшествия на 50 процентов. И уже сделали первый шаг в этом направлении, начав устанавливать на одной из автотрасс фотоскоростемеры. Людей надо воспитывать, в том числе и наказывая за нарушения.

Но кардинально ситуацию может изменить новое отношение к дорогам. Сейчас автотранспорт России перевозит более 5 триллионов тонн груза. Это почти 70 процентов грузооборота. Но, к сожалению, если мы сравним скорость движения со скоростью автотранспорта в Европе, то увидим, что наш транспорт неконкурентоспособен. На это есть причины. За последние два года Минтранс неоднократно поднимал вопросы по увеличению денежных средств на строительство дорог. И теперь, когда на Президиуме Госсовета РФ президент объявил основным и главным вопросом России дороги, мы надеемся, дело пойдет...

Отвечая на вопросы членов Общественной палаты, выступающие развили и детализировали тезисы своих выступлений. В результате было принято решение создать при Общественной палате рабочую группу по безопасности дорожного движения. Основу ее составят представители Минтранса и ГИБДД. Кроме того, Анатолий Кучерена выразил надежду, что в нее войдут и представители других министерств, заинтересованных в решении этого важного, давно назревшего для России вопроса.

Станет ли Полярный Урал промышленным? Без дорог – едва ли...

В Екатеринбурге под председательством полномочного представителя Президента в Уральском федеральном округе Петра Латышева и председателя Государственной думы РФ Бориса Грызлова прошло совещание по проблемам реализации проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» с участием губернаторов Свердловской и Тюменской областей Эдуарда Росселя и Владимира Якушева, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов Александра Филипенко и Юрия Неелова. В совещании также участвовали депутаты Государственной думы РФ, представители науки, федерального агентства по недропользованию, транспортных организаций.

Как отметил Петр Латышев, после прошлогоднего совещания в Челябинске с участием Президента России Владимира Путина, где впервые были озвучены основные идеи этого проекта, проделана большая работа по переходу от теоретических рассуждений в практическую плоскость. Он сообщил, что уже неоднократно докладывал лично президенту страны о ходе реализации проекта: «Владимир Владимирович Путин поручил Правительству Российской Федерации разработать и принять федеральную программу по освоению недр Полярного и Приполярного Урала. Будет создана специальная комиссия, куда войдут представители профильных министерств и ведомств, а возглавит ее работу первый вице-премьер Александр Жуков».

Сырье для уральской промышленности во все большей степени становится привозным. В УрФО ввозится вся потребляемая марганцевая руда, 80 процентов медной, 72 процента хромовой, 65 процентов железной руды, в том числе и из других стран. Среднее расстояние доставки сырья на промышленный Урал составляет 2500 километров.

В ситуации роста экономики и соответствующего увеличения спроса на сырье возникает зависимость от поставщиков.

Растут цены на сырье – растут цены на металлургическую продукцию. Менее конкурентоспособной становится как продукция металлургии, так и продукция сопряженных отраслей, в первую очередь машиностроения.

Учитывая, что в металлургии и машиностроении УрФО занято почти 700 тысяч человек, а предприятия этих отраслей производят около трети всей промышленной продукции округа, вопросы их дальнейшего развития исключительно важны.

В то же время значительным неиспользуемым потенциалом твердых полезных ископаемых обладает территория Полярного и Приполярного Урала. Здесь обнаружены месторождения угля, железной руды, хромовых и марганцевых руд, фосфоритов, бокситов. Есть нефть, природный газ и многие другие полезные ископаемые. Общая стоимость запасов и прогнозных ресурсов основных видов твердых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала



оценивается более чем в 40 триллионов рублей.

Сегодняшние оценки позволяют прогнозировать возможность обеспечить потребности промышленности России по ряду основных ископаемых на сотни лет. А уже через пять лет после реализации этого проекта специалисты прогнозируют прирост российского ВВП на 38 процентов. Произойдет это за счет увеличения ВВП уральских регионов: у Югры и Ямала – примерно в два с половиной раза, у Свердловской и Челябинской областей к 2015 году – в три раза! И это при том, что изученность территории в геологическом отношении пока не превышает 12 процентов.

Вовлечь этот ресурсный потенциал в хозяйственный оборот возможно в случае реализации проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» – предусматривающий в том числе строительство транспортного коридора вдоль восточного склона Уральских гор. В частности, планируется достроить и построить вновь четыре железнодорожные магистрали и две автомобильные дороги. Речь идет о железнодорожных линиях Полуночное – Обская, Обская – Бованенково, Надым – Салехард – Лабытнанги и Коротчаево – Игарка с перспективой выхода на Норильск. Кроме того, уже строятся две автодороги: из Тюмени до Салехарда и от Перми до Томска через Ханты-Мансийск. По оценкам специалистов Института экономики Уральского отделения РАН, в проекте будет задействовано порядка 66 тыс. человек, а вместе с семьями – около 130 тыс. человек. Стоимость проекта оценивается в 357 млрд рублей, из них на транспортную инфраструктуру планируется потратить 90 млрд рублей.

Сегодня в межрегиональную программу «Сотрудничество», которая заключена между субъектами, входящими в состав Тюменской области, включены сразу три стратегических проекта: строительство дорог Пангоды – Салехард – Надым с введением моста через Обь, Надым – Новый Уренгой и Надым – граница Ямало-Ненецкого автономного округа.

ненецкого автономного округа (ЯНАО). Они связаны между собой, как и предусмотрено проектом «Урал промышленный – Урал Полярный». Новые трассы сделают более доступными и порты Северного морского пути в районе полуостровов Ямал, Гыдан, Таймыр.

Этот регион остро нуждается в современных автомагистралях. Здесь до сих пор нет ни одной дороги общего пользования – только сезонные или промысловые. Когда-то начали строить дорогу федерального значения Салехард – Сургут, но потом финансирование прекратилось, и она даже не вошла в список федеральных автомагистралей. Сейчас ОАО «Надымдорстрой» завершает укладку асфальта на отрезке дороги Сургут – Салехард между поселками Старый Надым и поселок Правохеттинский.

Вскоре работы здесь будут завершены, и указанный участок дороги будет полностью заасфальтирован. До холдов также планируют завершить свои объемы подразделения АО «Ямалавтодор» и самарская фирма «Нова», которые заняты на укладке дорожного полотна и укреплении откосов и обочин дороги возле реки Правой Хетты.

В будущем году, после завершения укладки асфальтового покрытия на 32 километрах дороги от Правохеттинского до Пангод, дорога от Нового Уренгоя до Старого Надыма будет полностью выполнена в асфальтобетоне.

Сейчас на Ямале разработана стратегия развития транспортной инфраструктуры региона на 2006–2020 годы. Речь идет о строительстве новых автомобильных дорог. Так, в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО) утверждена программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог на 2006–2010 годы. В планах – продолжение формирования трех автодорожных коридоров: Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Салехард, Пермь – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск и Тюмень – Нижняя Тавда – Советский – Андра – Верхний Кызыл – Надым. Первые два включены в национальную программу совершенствования и развития дорог России.

Реализация в полной мере проекта «Урал промышленный – Урал Полярный» позволит полностью обеспечить промышленность России хромом, в значительной степени – марганцем, железом, фосфоритами. То есть даст новую сырьевую базу не только для местной, но и для всей российской промышленности. Многие из полезных ископаемых, залегающих в зоне будущего транспортного коридора, доступны к разработке открытым способом. В сочетании с близостью потребителей ресурсов это даст возможность получения аналогичного сырья по более низким, по сравнению с существующими, ценам.

Экономический эффект от снижения цен на сырье и металлы не только повысит конкурентоспособность металлургических производств, но и может быть направлен на модернизацию машиностроительного комплекса Урала, который получит дополнительную загрузку за счет роста потребностей в технике и оборудовании.

Будет сформирован важный элемент базовой транспортной системы России, оптимальная транспортная схема в регионах, определяющих экономическую безопасность государства.

Ориентировочный объем инвестиций – более 100 млрд руб. Возможная же экономическая отдача превзойдет эту сумму в десятки раз.

Новый импульс проекту придал спикер Госдумы Борис Грызлов, который в ходе своего недавнего визита в Екатеринбург заявил:

– Проекту нужно законодательное сопровождение. В бюджете страны этого года в инвестиционный фонд заложено 69,7 млрд

рублей. На 2007 год мы планируем довести объемы фонда до 120 млрд рублей. «Урал промышленный...» будет одним из стратегических проектов партии, которые попадут в строчку федерального бюджета на будущий год. На поверхности гор Полярного Урала, благодаря Господу Богу, который выложил природные запасы на поверхности, находится огромное количество сырьевых запасов. Необходимо обеспечить к ним доступ. Мы понимаем, что для этого необходима федеральная целевая программа и что средства из инвестиционного фонда должны расходоваться на создание транспортной инфраструктуры. Необходимо этот проект перевести в федеральную целевую программу. Федеральный бюджет 2007 года можно назвать бюджетом стратегических проектов. «Урал промышленный – Урал Полярный» входит в их число и носит не региональный, а общенациональный характер, – подчеркнул Борис Грызлов».

Губернатор Свердловской области Эдуард Россель в своем выступлении отметил:

– Трудно даже оценить, насколько важен рассматриваемый вопрос для Свердловской области. Мы будем принимать в реализации проекта самое активное участие. Все богатства Севера сегодня востребованы промышленностью Среднего Урала. Проект «Урал промышленный – Урал Полярный» сегодня так же важен, как в свое время план ГОЭЛРО для всей России.

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Юрий Неелов:

– Проект уже отчасти работает. На Ямале созданы «Ямальская железнодорожная компания», «Конгор-Хром», «Ямал-Золото». Все они работают. «Конгор-Хром» добывает порядка 700 тысяч тонн хромитов, которые поставляются на Южный Урал. Если проект будет под крылом федеральной целевой программы, то эффект от него будет в сотни раз выше.

Губернатор Ханты-Мансийского автономного округа Александр Филипенко:

– Во-первых, чрезвычайно важно учесть структуру топливного баланса. Ее нужно менять, мы привыкли к газу, но он кончится. Поэтому нужно переходить на уголь. Во-вторых, необходимо проводить работу параллельно: создавать транспортный коридор и формировать горный комплекс одновременно. Для того чтобы построить, к примеру, 150 километров дороги и тут же ее загрузить. Не нужно строить дорогу семь лет и потом думать, как развивать ресурсную базу. Мы уже вложили не один миллиард рублей в проект за последние годы. И конечно же очень важно вывесить федеральный флаг на этом проекте. Это очередной национальный проект, который серьезно активизирует интерес инвесторов к нему.

Губернатор Тюменской области Владимир Якушев:

– На вопросы по конкретным цифрам в проекте пока сложно отвечать, так как еще не до конца готово обоснование инвестиций. Но очень важно, что сегодня появились реальные механизмы на федеральном уровне, с помощью которых можно успешнее реализовать проект. В частности, появление инвестиционного фонда, объем которого в будущем году увеличится. Это создает предпосылки к тому, чтобы мы получили федеральное финансирование.

Вполне возможно, что через несколько лет Полярный Урал станет частью Урала промышленного и их свяжут надежные современные дороги, без которых вряд ли какая экономика может считаться эффективной.

Евгений Ушенин,

специально для журнала «АД»,
Екатеринбург

В горах Дагестана

открыто движение по уникальной дороге Гимры – Чирката

Техническая характеристика автодороги Гимры – Чирката

Протяженность – 15,74 км

Сметная стоимость – 336,3 млн руб. (в ценах 2001 г.)

Техническая категория – IV

Покрытие – капитальное, асфальтобетонное

Объем земляных работ – 2 843 948 куб. м,

в том числе буровзрывных – 1 830 754 куб. м

Наличие искусственных сооружений:

лотки – 14 шт.

трубы – 11/234,95 шт./п. м

мосты – 2/83,3 шт./п. м

тоннель – 1/131 шт./п. м

Начало строительства – 1994 г.

Завершение строительства – 2007 г.

Срок окупаемости проекта – 5,9 лет.



К тебе мы шли через века,

Вгрызаясь в скалы метр за метром.

«Дорога жизни» – как ты коротка! –

Всего шестнадцать километров.

Горы видны издалека. Вершина над вершиной. Словно взметнувшиеся вверх каменистые гребни волн, вознеслись они над землей, застыв в могучем порыве.

Отсюда берут начало десятки горных рек, которые, как бы чувствуя свое бессилие перед величественными горами, пытаются обойти их, находя путь к равнине. А в обратном направлении, в горы, тянется гибкая лента асфальта, ближе к вершине – все круче и круче. И не-проступные горы здесь отступают перед трудом человека, принося себя в жертву людскому благополучию. С высоты птичьего полета видна вся рукотворная красота, созданная дорожными строителями.

Дагестан... Здесь по горным дорогам мчатся ежедневно тысячи автомобилей. Современные автодороги значительно облегчили жизнь горцев. К примеру, еще 30 лет назад, чтобы добраться из аула Гимры в город Махачкалу, приходилось тратить весь день. Сейчас – 1,5–2 часа. Впрочем, обо всем по порядку.

Мечта построить такую трассу владеет горцами уже лет сто. Без нее 7 горных районов не имеют бесперевальной транспортной связи со столицей республики. Особое значение она имеет для жителей Унцукульского, Гумбетовского, Ботлихского, Цумандинского, Цунтинского, Ахвахского, Хунзахского районов. Дорога Гимры – Чирката будет играть неоценимую роль в транспортном обеспечении высокогорных районов Дагестана, поскольку ее ввод позволит достичнуть значительной экономии транспортно-эксплуатационных расходов. Дорога станет бесперевальной, что сделает

ее всепогодной и безопасной для движения автотранспорта. По расстоянию экономия составит 15 км, или 1 час времени в пути – это летом. А зимой – 3–4 часа – старожилы знают, что двигаться через Ашильтинский перевал в холодное время года очень опасно. Раньше только крайняя необходимость могла заставить горцев двинуться в путь, из которого не каждый возвращался.

Плюс – сокращение затрат на обслуживание автодороги. Причем это настолько существенно, что затраты на строительство по расчетам окупятся за 3–4 года.

Не будет преувеличением сказать, что завершение строительства первой очереди автомобильной дороги Гимры – Чирката и открытие по ней автотранспортного движения – событие исторической важности как для ряда горных районов, так и для Республики Дагестан в целом.

Оглядываясь в прошлое, приходишь к выводу, что событие это не стало исторической случайностью, а явилось закономерным результатом эволюционного развития сети дорог общего пользования на территории республики, в соответствии с экономическими и социальными потребностями.

В далеком прошлом отрезок дороги Гимры – Чирката входил в состав гужевой дороги Буйнакск (Темирхан – Шура) – Тлох, которая была построена сразу же по окончании Кавказской войны в середине XIX века и представляла собой полку дороги шириной 3–4 метра. При ее строительстве использовались существующие горные тропы,



которые в процессе работ были расширены ручным способом.

Впоследствии отдельные участки этой гужевой дороги были затоплены Чиркейским водохранилищем, а оставшиеся из-за не- надобности заброшены.

Вопрос строительства автодороги Гимры – Чирката стал актуален после проходки Гимринского автодорожного тоннеля. Дело в том, что традиционно автотранспорт, направляющийся из равнинной части республики в высокогорные районы Андийской долины, проходил по нескольким маршрутам. Их было три, протяженность каждого из них составляла 215–270 км. С открытием рабочего движения через Гимринский автодорожный тоннель появился наиболее короткий маршрут Махачкала – Буйнакск – Гимры – Унцукуль – Чирката – Тлох – Ботлих. Отрицательной стороной всех этих маршрутов было их прохождение по перевальным участкам, что самым негативным образом сказывалось на условиях движения, особенно в зимний период, времени пребывания в пути, безопасности движения, эксплуатации автотранспорта и т.д. Со строительством 16-километрового участка дороги от с. Гимры до с. Чирката резко улучшились бы условия движения и отпадала необходимость преодоления Ашильтинского перевала, расположенного на высоте 1500 метров. При принятии решения о начале строительства этой дороги определяющими факторами явились необходимость совершенствования транспортных коммуникаций для развития гидроэнергетики в долине реки Андийское Койсу и подъем сельскохозяйственного производства в ряде высокогорных районов.

В 1993 г. Постановлением Правительства РФ № 681 было принято решение о начале строительства этой дороги. При разработке проектно-сметной документации технические решения принимались на са-

мом высоком уровне, с учетом реальных финансовых и технических возможностей того периода. В частности, было предусмотрено строительство двух тоннелей, в том числе двухкилометрового Ашильтинского и ряда больших мостов через реку Андийское Койсу.

В 1994 году было начато строительство дороги. Но из-за ограниченных финансовых ресурсов в течение 1994–1995 годов была пробита лишь полка дороги на подходе к южному порталу Ашильтинского тоннеля. Осложненная финансовая ситуация делала нереальным исполнение тоннельного варианта. Поэтому было принято решение об отказе от этого варианта и строительстве автодороги в скальной полке вдоль рек Аварское и Андийское Койсу. Более 3 лет ушло на перепроектирование, выработку вариантов проложения трассы, согласования с землепользователями, отвод земель и корректировку проектно-сметной документации.

Возобновлено строительство дороги в 1999 году. Существенным фактором, сдерживавшим темпы работ, являлись сложнейшие горно-геологические условия местности, не позволявшие обеспечить достаточный фронт работ и применение традиционных методов ведения их в горных условиях.

Для ускорения темпов строительства к середине будущей трассы была построена временная дорога протяженностью 12 км, с тем чтобы одновременно вести работы на четырех участках на встречных направлениях.

Когда началось строительство, горцы, что называется, «вышли на улицы» – дорога по проекту должна была проходить по горе Ахульго – священному для каждого мусульманина месту. Эти места считаются родиной двух великих имамов – национальных героев – имама Шамиля и имама Кази Магомета. Здесь во время

Кавказской войны в 1859 г. проходили кровопролитные сражения с армией генерала Ермолова, сюда едут поклониться праху погибших. По легенде, в те страшные годы вода в Аварском Койсу превратилась в кровь, кровью истекали не люди, а горы. Горцы боялись, что стройка осквернит эти святые места.

Чувства верующих надо уважать – на горе не тронуто ни камня. Дорога прошла сквозь скалу, сегодня окончены работы по проходке Ашильтинского тоннеля протяженностью 127,46 м, ведется его обустройство. Тоннель длиной в 131 метр впервые в практике дагестанских дорожников пробивался с использованием гидравлического молота.

Что касается Священной Горы, то здесь, насколько позволили обстоятельства, связанные с ней, проведены работы по благоустройству. С горы Ахульго открывается великолепный вид на ущелье, неприступное, прекрасное и величественное.

Строительство автодороги Гимры – Чирката осуществляли дорожные подрядные организации, дислоцированные на территории Республики Дагестан. Это ДРСУ ОАО «Чиркейгэсстрой», ОАО ДСУ-1, ПМК «Дагпотребсоюз», ОАО «Строймеханизация» и ОАО МРСУ. Коллективы этих организаций, ведущие строительство автодороги в сложных условиях, сыграли определяющую роль в своевременном и качественном строительстве указанного объекта.

Вот как рассказывает об этом генеральный директор ОАО «ДСУ-1» Автархан Гереев:

– Раньше здесь были построены только тропы для гужевого транспорта, причем предусматривалось лишь одностороннее движение. Есть места, где двоим не разойтись. До наших дней сохранились старинные подпорные стенки, кладки каменные. Наши предки тропинки делали вручную, заглубляя естественные выступы. В зимний период эти тропы закрывались, по ним нельзя было пройти даже пешком. Из-за неприступности районов, в которых приходится строить, изыскатели не могли делать съемки.

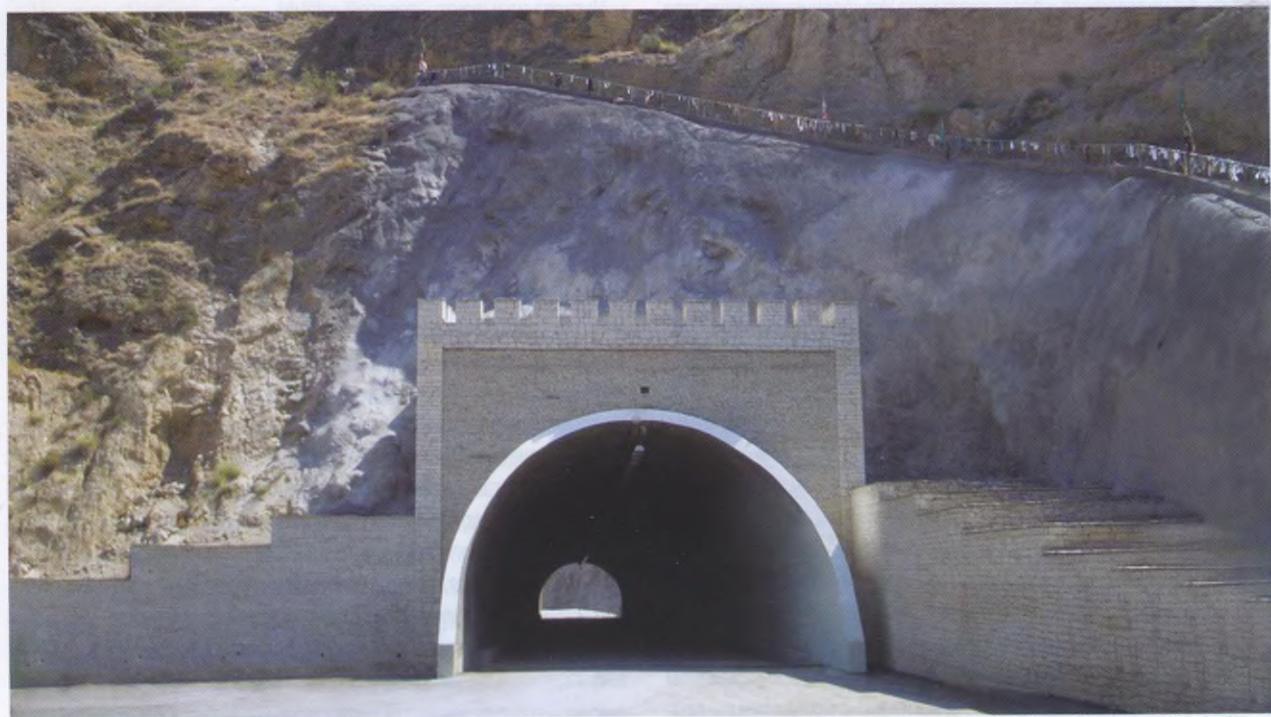
Мы работали таким образом. Сначала путем буровзрывных работ сооружается так называемая «пионерная тропа», или «полка», – для того, чтобы можно было подвезти технику непосредственно к



объекту. Причем если по нормам мы должны вырабатывать 500–600 кубометров породы за смену, то здесь есть такие места, в которых 3–4 куба – и то много. Самый сложный участок – пикет 65–78, здесь никак не шло бурение. По субподряду с нами пробовали работать шесть специализированных организаций – и все бесполезно. Продвигались черепашьим шагом, проходя 2–4 метра в день. Если же в скале попадалась трещина – взрыв уходил в сторону, получался негабаритный проход, который надо было расширять.

Самый трудный участок – там, где нужно было «опустить гору», то есть достичь расчетного уровня дороги, всего... на 40 м! Одну только полку, или пионерную тропу, там делали 6 месяцев. Тяжелее объекта за 30 лет трудового стажа я не помню!

Казалось бы, 15 километров 740 метров – разве это расстояние для серьезных дорожных организаций республики?.. Но когда видишь, с каким огромным трудом дается каждый метр в скалах, над пропастью, на ненадежном, готовом в любую секунду прийти в движение склоне, то понимаешь, насколько огромно это расстояние.





2003 г.



2006 г.

Ведь каждый сантиметр дороги здесь буквально отвоеван у гор!

И как тут не вспомнить слова начальника Управления строительства и проектирования автодорог Федерального дорожного агентства Сергея Потапова: «Впервые я ознакомился с этой дорогой, будучи еще в Москве. Начальник ГУ «Дагестанавтодор» Магомедрасул Омаров привез мне фотографии о ходе строительства автодороги, и я был поражен увиденным. Особое впечатление произвела фотография работающего высоко в горах над пропастью бульдозера. В тот момент я еще подумал: «Поеду и обязательно посмотрю». И вот когда я приехал на эту стройку, то был поражен вдвойне. Такой самоотверженный труд, такую волю и самоотдачу со стороны строителей я не видел нигде! Когда над огромной пропастью, подобно эквилибристам, люди пробивают пионерную тропу, когда по косогору, не имея возможности проводить буровзрывные работы, строители настойчиво идут к цели, то понимаешь, что здесь работают настоящие профессионалы, люди, преданные своему делу. Следом за ними уже проходит мощная дорожно-строительная техника, которая пробивает полку дороги. Я побывал на строительстве многих дорожных объектов в самых разных уголках нашей страны и могу сказать, что стройка Гимры – Чирката является одной из самых сложных в России».

Сложности в строительстве были заложены в проектные документы. Рельеф местности не допускал иного. Дорога должна была пересечь непроходимые хребты и каньоны, добраться туда изыскателям не представлялось возможным, и геологические исследования про-

водились на глазок, приблизительно. Это заставляло строителей сталкивающихся с сюрпризами, постоянно вносить корректизы: то встречался сланцевидный грунт вместо скальной породы, то подвижка русла реки требовала изменения трассы. Но дорожники изыскателей не осуждали: еще совсем недавно добраться до некоторых участков трассы было практически невозможно, а к местам проходки дороги можно было попасть только по подъездному проходу, пробитому специально для подвоза строительной техники, ГСМ и самих строителей. Необходимость этого прохода протяженностью в 12 километров диктовалась тем, что он позволял забросить технику и людей примерно на середину трассы и начать строительство дороги с четырех точек навстречу друг другу. Это сокращало сроки строительства на 3–4 года. Но и саму вспомогательную дорогу нужно было проложить по диким, неожженным склонам. И она строилась полтора года, было перелопачено более миллиона кубометров грунта. Проехать по ней мог не всякий транспорт, даже КамАЗы пасовали перед крутизной подъемов и спусков, ненадежностью полотна дороги, так что для доставки сюда, на участок встречного строительства, грузов КамАЗы тянули на буксире трактор. По очереди.

По большей части дорога идет вдоль берегов рек, а пробиватьсь к проектной высоте приходилось сверху, от вершин, взрывая скалы и сбрасывая камни вниз, в русла рек. Иногда опускаться приходилось на сотни метров, слой за слоем взрывая породу и приближаясь к цели.

Автодорога Гимры – Чирката входит в число бесперевальных дорог, в корне меняющих схему транспортного обеспечения горного и высокогорного Дагестана и дающих ощущимый народнохозяйственный и экономический эффект. Дорога Гимры – Чирката будет играть неоценимую роль в транспортном обеспечении ряда высокогорных районов Дагестана, поскольку с ее вводом на 1,5 часа сократится время пребывания в пути до них от столицы республики Махачкалы, других городов и равнинных районов. Вдумайтесь, что это значит в суровых горных условиях! Будет достигнута значительная экономия транспортно-эксплуатационных расходов. Она всепогодна и безопасна для движения автотранспорта. Недаром трассу Гимры – Чирката называют «дорогой жизни».

6 сентября этого года состоялось открытие сквозного движения транспорта по дороге, построенной в гравийном варианте покрытия, а уже в 2007 году на всем протяжении дороги будет устроено асфальтобетонное покрытие.

«Еще в недалеком прошлом о возможности строительства этой дороги могли только мечтать, – говорит начальник ГУ «Дагестанавтодор» Магомедрасул Омаров. – Сегодня эти мечты воплотились в реальность. Сбылись мечты не только горцев, но и многих поколений дорожников, в том числе и тех, кто непосредственно принимал участие в строительстве этой дороги, а также стоял у истоков ее рождения. Огромная благодарность тем, кто, не считаясь ни со временем, ни с трудностями и невзгодами, внес свой посильный вклад в строительство этого важнейшего для республики объекта».

В заключение хочется отметить, что автодорога Гимры – Чирката входит в состав автодорожного маршрута Махачкала – Ботлих, приведение в нормативное состояние которого, в связи со строительством военного городка в селении Ботлих, является приоритетной задачей для дагестанских дорожников и который находится под контролем Президента России. Таким образом, открытие этого участка дороги для движения автотранспорта является как бы первой ласточкой в реализации этой важной задачи.

Сергей Филимонов



Алтай: весомые прибавки

Программой дорожных работ-2006 по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в Алтайском крае предусмотрено освоение бюджетных средств в сумме 832 млн руб. с вводом в эксплуатацию 190 км дорог и 298 п. м мостов.

За 9 месяцев текущего года силами подрядных дорожных организаций построено, отремонтировано и введено в эксплуатацию 171,2 км дорог (или 90% от задания) и 298 пог. м мостов (100% от задания).

На автомобильной дороге М-52 «Чуйский тракт» в направлении Новоалтайск – Тальменка – граница с Новосибирской областью отремонтировано 48,5 км дороги, из них 15,5 км с устройством дополнительного слоя асфальтобетонного покрытия и 33 км путем устройства поверхностной обработки. Работы велись на переходящем с прошлого года объекте на административной границе Новосибирской области и п. Тальменка. Здесь на территории всего района асфальтобетоном перекрыт оставшийся локальный участок цементобетонного покрытия длиной 6,1 км. Работы велись также на участках дорог между п. Сибирский и п. Белоярск. За 2005–2006 годы в этом направлении из общей протяженности в 67 км отремонтировано 62 км.

Завершена шестилетняя работа по реконструкции участка автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» км 202 – км 212 – первой технической категории, с вводом в эксплуатацию последнего восьмого пускового комплекса, включая вторую полосу дороги длиной 2,8 км, мост и два путепровода.

Учитывая рост интенсивности движения по направлению Новоалтайск – Тальменка – граница с Новосибирской областью, в текущем году заданием Росавтодора включено финансирование работ на продолжение реконструкции дороги под первую категорию в сторону г. Новосибирска на участке протяженностью 18,5 км между с. Цаплино и п. Белоярск общей стоимостью по результатам торгов 1,7 млрд руб. Новый участок реконструкции включает четырехполосное

движение по две полосы в каждую сторону, четыре транспортные развязки в разных уровнях, восемь мостов и путепроводов, пятнадцать водопропускных труб и 34 км нового барьера ограждения.

В сторону г. Бийска, включая обход города, отремонтировано 88,65 км дороги, из них 10,1 км – капитальным ремонтом с устройством дополнительного слоя асфальтобетонного покрытия и 78,55 км – с устройством выравнивающих слоев покрытия на локальных участках и последующим устройством поверхностной обработки покрытия. Работы велись на трех участках в Первомайском районе, где кроме того полностью перекрыт асфальтобетоном последний оставшийся по дороге локальный участок цементобетонного покрытия длиной 7,9 км. Работы выполнялись на двух участках в Косяхинском районе, на всем участке Зонального района и на обходе г. Биска. На этих работах подрядчиками выступили Новоалтайское ДСУ-7, Троицкое ДРСУ и Бийское ДСУ-10.

На обходе г. Бийска силами ОАО «Сибмост» также произведен ремонт путепровода у транспортной развязки.

Ведется капитальный ремонт дороги подъезд к г. Барнаул от перекрестка на г. Новоалтайск до моста через р. Обь протяженностью 8,9 км. Первоначальное задание Росавтодора предусматривало ввод в текущем году только 6,5 км дороги, но за счет дополнительных средств, выделенных на этот объект, введены в эксплуатацию все 8,9 км дороги. Участок сдан в середине октября. Здесь впервые на федеральных дорогах края применена технология по устройству верхнего слоя покрытия из щебено-мастичного асфальтобетона, отличающегося повышенной прочностью, сдвигостойчивостью и повышенным сцеплением колес автомобиля с покрытием. Выполнены также работы по устройству тротуаров и электроосвещения вдоль них.

В целом на автомобильной дороге М-52 «Чуйский тракт», проходящей в границах Алтайского края протяженностью 306 км, за последние три года (с момента образования Упрдор «Алтай») отремонтировано капитальным ремонтом и ремонтом, а также за

счет реконструкции 236,25 км дорог (77% от общей протяженности) и 843,38 пог. м мостов. В 2004 году эти показатели составили 18,4 км дорог, в 2005 году – 71,8 км дорог, в 2006 году – 146,05 км дорог. Везде в границах Алтайского края остававшееся на локальных участках цементобетонное покрытие перекрыто асфальтобетонным покрытием. В 2007 году планируется отремонтировать путем поверхностной обработки еще 63,7 км дороги, что полностью обновит покрытие на всей протяженности дороги.

По транспортно-эксплуатационному состоянию наиболее проблемным остается направление Барнаул – Рубцовск – граница с Республикой Казахстан (автомобильная дорога А-349). В текущем году на этом направлении вводится 44,1 км дороги, из них отремонтированные капитальным ремонтом – 28,4 км, ремонтом – путем устройства поверхностной обработки – 15,7 км. Капитальный ремонт дороги проводился на четырех участках. Первый участок – это продолжение работ по перекрытию цементобетонного покрытия со стороны г. Барнаула до г. Алейска, капитальный ремонт 10 км за с. Бураново. В границах этого же участка выполнен ремонт моста через р. Марушка длиной 34,68 пог. м.

Второй участок протяженностью 7,5 км, отремонтированный капитальным ремонтом, находится в Алейском районе в направлении от г. Алейска в сторону г. Рубцовска. Этот участок имел все дефекты применительно к транспортно-эксплуатационному состоянию дороги: неровность, колейность. Участок был построен в 60-х годах с цементобетонным покрытием, после этого не подвергался ремонту.

В Шипуновском районе капитальный ремонт дороги выполнен на участке длиной 4,5 км, ближе к границе с Поспелихинским районом. Участок является переходящим с вводом в 2007 году дополнительных 5,5 км дороги.

Завершилась четырехлетняя работа по капитальному ремонту дороги между г. Рубцовск и таможенным постом у границы с Казахстаном. Здесь дорога проходит через приграничное село Веселоярск. Общая длина отремонтированного участка дороги составляет 33,1 км. В 2006 году введены последние 6,4 км дороги с устройством тротуаров и линии электроосвещения в с. Веселоярск.

Путем устройства поверхностной обработки покрытия выполнен ремонт на участках протяженностью 5,7 км в Топчихинском районе и на десятикилометровом участке в Рубцовском районе.

В текущем году на содержание федеральных дорог и мостов по Алтайскому краю, включая целевые программы, выделено 164 млн руб. Выполнены работы по:

- **нанесению разметки на 126 тыс. м²;**
- **установке барьерных ограждений – 1,9 км в Топчихинском, Зональном и Красногорском районах;**
- **установке дорожных знаков – 337 шт.;**
- **установке сигнальных столбиков – 638 шт.**

Завершаются работы по приведению в нормативное состояние полосы отвода на 198 км. Работы по заделке выбоин и заливке трещин в покрытии выполнены на сумму 51 млн руб. За счет планово-предупредительных работ отремонтирован путепровод через железнодорожную дорогу автодороги М-52 «Чуйский тракт».

Проектом программы дорожных работ на 2007 год по Алтайскому краю предусмотрено освоение средств в сумме 800 млн руб., в том числе:

- **по реконструкции – 168 млн руб.;**
- **по капитальному ремонту дорог – 276 млн руб. и вводом в эксплуатацию 29,5 км дорог, из них 28,45**

км (почти 100%) в направлении Барнаул – Рубцовск (дальнейшее перекрытие цементобетонного покрытия асфальтобетонным на 19,75 км, усиление дорожной одежды на 8,7 км);

– **по ремонту дорог – 102 млн руб. с вводом в эксплуатацию 126 км дорог путем устройства шероховатой поверхностной обработки;**

– **по ремонту мостов – 40,7 млн руб. с вводом в эксплуатацию 128,79 пог. м;**

– **по содержанию дорог и мостов – 212 млн руб.**

В Смоленском районе края в текущем году введено в эксплуатацию 5,066 км автодороги Бийск – Белокуриха на десятикилометровом участке с асфальтобетонным покрытием. Общими силами по этой дороге освоено: из федерального бюджета – 26,9 млн руб., из краевого бюджета – 2,7 млн руб. 29 августа введено в эксплуатацию 8,052 км автодороги Бийск – Белокуриха. За 9 месяцев освоено: из федерального бюджета – 92,1 млн руб., из краевого бюджета – 9,2 млн руб. По этой дороге осуществляются внешние транспортные связи города Белокуриха, где находится старейшая здравница Сибири и на сегодняшний день единственный курорт федерального значения за Уралом.

В Ребрихинском районе 25 сентября введено в эксплуатацию три километра автомобильной дороги Павловск – Ребриха – Буканское. Генеральный подрядчик – Барнаульское ДСУ-4, субподрядчик – Завьяловское ДСУ-5. Из федерального бюджета освоено – 45,5 млн руб., из краевого – 4,5 млн руб.

В Ельцовском районе 20 сентября введено в эксплуатацию 4,551 км автомобильной дороги Бийск – Мартыново – Кузедеево с асфальтобетонным покрытием. Реконструкция этой дороги велась на пусковом и задельном комплексах, всего в 2006 году будет освоено 53,8 млн руб. из федерального бюджета и 5,4 млн руб.

– из краевого бюджета. Реконструкция этой дороги проводится в предгорной местности, что создает определенные трудности. Народнохозяйственное ее значение заключается в том, что она соединяет Алтайский край с Кемеровской областью.

В Тюменцевском районе сдано в эксплуатацию 15 км автомобильной дороги Юдиха – Тюменцево – Н. Чуманка – В. Суетка – Знаменка – Славгород с асфальтобетонным покрытием, освоено 41,1 млн руб., генподрядчик – Завьяловское ДСУ-5, субподрядчики – Баевское ДРСУ, Тюменцевское ДРСУ, Бийское ДСУ-1.

В октябре текущего года заканчивается строительство мостового перехода через р. Чарыш на автодороге Алейск – Петропавловское – Бийск в Усть-Пристанском районе. В 2006 году будет освоено 31,8 млн руб. из федерального бюджета и 5,9 млн руб. – из краевого бюджета.

Кроме того, в текущем году дорожниками Алтайского края построены и введены в эксплуатацию следующие объекты: мостовой переход через р. Пещерка в Залесовском районе, мостовые переходы через р. Казазаев и р. Банинов в Солонешенском районе, мостовой переход через р. Кулунда в Тюменцевском районе, мостовой переход через р. Шалап в Целинном районе. За счет средств краевого бюджета продолжена реконструкция автодорог Бийск – Соколово – Акутиха в Зональном районе, Алейск – Петропавловское – Бийск в Быстроистокском районе, Поспелиха – Курья – Третьяково в Третьяковском районе, а также автодороги М. Бащелак – Б. Бащелак-с. Тальменка Солонешенского района, которая позволит соединить районные центры.

Борис Селин, фото автора

Владимир Тришин,
редактор газеты «Дорогами Черноземья»

На обходе Ельца



Новый участок магистрали «Дон»

Новые участки автомагистрали введены на М-4 «Дон». На 8,5 км стал длиннее участок реконструкции, которую выполняет мощная строительная организация ООО УС-2 «Интердорстрой» во главе с генеральным директором Сергеем Сиринько. На ее счету в общей сложности ~~около~~ 45,5 реконструированных километров автомагистрали. Свою лепту в капремонт в размере трех километров внесло ООО «Евродорстрой», возглавляемое генеральным директором Ваграмом Хачатряном. Но самым большим успехом строителей стал ввод 12,6 км участка первой очереди строительства обхода Ельца на четвертом пусковом комплексе.

Заказчиком этого объекта общей протяженностью 56 км, начавшегося в марте 2001 года, стало ДСД «Центр». Проект включает в себя пять современных развязок и мост тройного назначения длиной 410 метров через автомобильную, железную дороги и реку Быстрая Сосна.

В феврале 2005 года Постановлением Правительства РФ было определено, что в соответствии с государственным оборонным заказом генеральным подрядчиком по исполнению работ назначается Управление дорожного строительства № 4 Федеральной службы специального строительства России. Не прошло и месяца, как в чистом поле рядом со станцией Улусарка появились ровные ряды вагончиков. По-военному, четко они были распределены на жилую, парковую, заправочную зоны и автостоянку для личного автотранспорта. В этом городке разместились с удобствами рабочие и военные инженеры всего ФГУП УДС-4. Среди них УДСР-967 из Ефремова под командованием полковника Александра Лямзенко, УДСР-966 из Орла во главе с подполковником Виталием Пешковым, УДСР-961 из Калуги, возглавляемое полковником Александром Новишенко. Также прибыл на строительство хозрасчетный участок № 969 из Воронежа, командует которым полковник Борис Птицин.

Рядом с ними разместились субподрядчики из Орла и Белоруссии. Они немедленно приступили к выполнению объемов работ

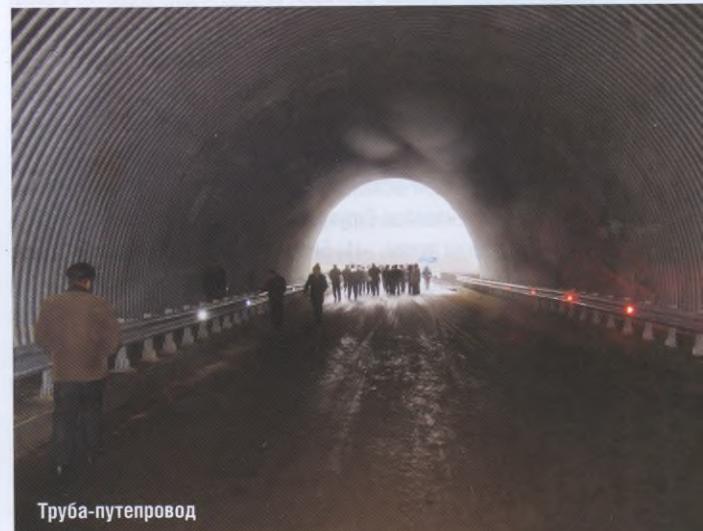
по строительству участка автодороги, общее руководство которым принял опытный военный дорожный строитель, полковник запаса Николай Хмелюк. Весь строительный сезон дорожники трудились круглосуточно. Дорожную одежду, земляные работы, водоотводные сооружения и обстановку дороги выполняли УДС-4 и ОАО «Орелдорстрой».

Работы по строительству сборных гофрированных металлических труб, впервые примененных в России в качестве путепроводов, выполнило ЗАО «Центр практической экологии «Экотерра». Новые гофрированные трубы выдерживают нагрузки в 80 тонн. Их длина 50 метров, диаметр 12,8 метра. Толщина металла составляет 7 миллиметров. При гаранции 75 лет им не требуется никакой дополнительной обработки.

Особое внимание при строительстве уделено безопасности дорожного движения. На барьерах ограждении везде установлены катафоты. Разметку проезжей части выполнило ООО «ГИДОР». Контроль за качеством выполненных работ от подрядчиков осуществлялся под руководством заместителя начальника Спецстроя РФ, генерал-лейтенанта Николая Гулакова. Активное участие в реализации проекта принимал и начальник Черноземуправтодора Василий Говоров.

Строительной документацией изначально не было предусмотрено сопряжения с действующей дорогой. Чтобы открыть движение по новому участку и разгрузить существующее направление, ему пришлось добиваться дополнительного финансирования. В итоге к моменту сдачи нового участка на существующей дороге, которая из-за высокой аварийности приобрела неофициальный статус «дороги смерти», был выполнен ремонт, разметка, укреплены обочины. В день ввода она выглядела не хуже реконструированного участка.

Первый пусковой комплекс на км 402–км 414 автомагистрали М-4 «Дон» принял государственной приемочной комиссией с хорошей оценкой. К радости водителей, построенный участок дороги не уступает по качеству европейским автобанам и со временем в составе всего обхода станет визитной карточкой города Ельца.



Труба-путепровод



Рассступись, тайга!..

Удивительное это ощущение – ехать по такой дороге, проходящей то вдоль скованного льдом Енисея, то ныряющей в живописный таежный лес. Вроде бы обычная трасса, каких немало в Красноярском крае, да и во всей России. Но если представить, что под снежным настом, по которому легко шуршат колеса автомобиля, – переувлажненный грунт, донельзя раскисающий по весне и совершенно непригодный не то что для поездок по нему, но и для пеших прогулок, то понимаешь цену труда людей, превративших это бездорожье в отличную зимнюю трассу. Человеку, попавшему сюда впервые, и не верится, что пройдет еще немного времени, сойдут морозы, растаявший снег впитает земля, и дороги этой уже не будет.

История зимника уходит в XIX век. С 1845 года это был почтовый тракт – от Енисейска до Туруханска. Вот строки из официального обзора Енисейской губернии за 1849 год: «Почтовые дороги находятся в удовлетворительном состоянии, исправляются за счет натуральной повинности. Между Туруханском и Енисейском пассажиры перевозятся летом на лодках, а в остальное время — на лошадях».

Опять же из исторических источников узнаём, что все дороги, за исключением Енисейск-Туруханского тракта, относились к улучшенным грунтовым путям. «Из Енисейска в Туруханск дорога хоть и считается почтовой, – сообщает современник, – но она весьма неустроена, и к тому же сносная колесная дорога существует только до села Назимова, на протяжении 167 верст, далее же летом ездят в небольших крытых лодках, и только зимою, после ледостава, ездят по льду реки на лошадях».

А вот история не совсем далекая. В советское время дорога эта, хоть и существовала, но люди в ней не очень нуждались. Летом традиционно переправлялись по реке, а зимой в каждый поселок регулярно летали самолеты, вертолеты. Ситуация резко изменилась

с конца 90-х годов. Из-за непомерно подорожавших услуг на авиаперелеты связь с «большой землей» в зимнее время прервалась. Для того чтобы отправить детей в расположенную в соседнем поселке школу или перевезти больного в больницу райцентра, наконец, чтобы пополнить запасы продовольствия, приходилось уповать на помощь случайно проходящего из леспромхоза бульдозера.

А ведь на всем 490-километровом протяжении зимника расположено 26 больших и малых населенных пунктов.

Отныне все эти проблемы решены. Благодаря усилиям краевой администрации, выделившей средства из бюджета края, администрации Енисейского района, КГУ «КрУДор», ГП КК «Лесосибирск-Автодор» и Енисейского филиала ГП КК «Лесосибирск-Автодор» в 2004 году началось строительство автозимника. Все работы вел коллектив Енисейского филиала ГП КК «Лесосибирск-Автодор».

– Да, зимник существовал с незапамятных времен, – рассказывает директор предприятия Владимир Тимофеевич Сосновский. – Но с годами, десятилетиями был заброшен. Впоследствии, когда здесь обосновались леспромхозы, он решал сугубо технологические задачи и был вроде бесхозным. Каждый леспромхоз приводил в относительный порядок лишь тот отрезок пути, который ему был необходим для вывозки леса. И получалось, что дорога была не единым целым, а как-бы петляла в разные стороны, представляя собой нечто вроде изломанной линии, к тому же далеко обходила населенные пункты.

Целью дорожников было именно решение социальных вопросов. И с 2005 года цельная зимняя автодорога соединила Енисейск, Ярцево, Ворогово, Бор и находящиеся между ними небольшие деревушки.

Расстояние от Енисейска до Бора – 542 километра, из которых зимник охватывает 490 км. Показательно, что по первоначальному

плану предполагалась прокладка зимника по водоразделу, минуя все населенные пункты. Это намного упростило бы решение многих технических вопросов, но дорожники проложили путь вдоль Енисея, «завязав» в единую цепочку все расположенные здесь населенные пункты.

Первым этапом работ стала подготовка подробных карт местности – с точностью до метра подсчитали расстояние от одного населенного пункта до другого, определили участки резких спусков и поворотов. Сегодня эта информация сосредоточена на всем протяжении пути в виде информационных щитов и знаков, которые по заказу предприятия изготовили в красноярском ООО «БРИЗ-2001».

– Ведь дорога, как книга для водителя, – считает Владимир Сосновский. – Человек за рулем должен получать информацию на всем протяжении пути. И мы следуем этому правилу. Кстати, люди, живущие вдоль зимника, одними из первых ощутили преимущество знаковой информации. «Сразу видно, что сюда пришли дорожники», – говорят они.

Всеми работами на автозимнике руководит старший прораб Енисейского филиала Юрий Васильевич Тихонов. Вместе с ним мы выезжаем на трассу.

Вот последний на выезде из Енисейска поселок Погодаево. Еще 11 километров, и мы на зимней дороге. 20 километров проубленной дорожниками просеки – словно аллея, окаймленная стройными рядами вековых сосен и елей. Кстати, самое широкое место зимника – до 20 метров, самое узкое – 5–6 метров.

По всей дороге – множество логов, суходолов. Зимой и летом места эти сухие, но по весне вода по ним уходит к Енисею.

– Чтобы обезопасить эти участки, – продолжает Юрий Тихонов, – мы устилаем дно логов пучками деревьев, а сверху засыпаем грунтом.

И еще на протяжении всей трассы – множество заболоченных участков. В этих местах дорожники устроили лежневые проезды, обозначив их особыми вешками – знак водителю ограничить скорость на каждом таком участке.

И, словно иллюстрируя сказанное, наша машина въезжает к одному из таких участков длиной около 500 метров.

– В прошлом году, – говорит Юрий Васильевич, – мы не смогли его проморозить и потому пустили дорогу в обход. Но в нынешний сезон довели эту работу до конца и спрямили путь.

Наш автомобиль едет по накатанной дороге. Навстречу движутся лесовозы, продуктовые рефрижераторы, легковые автомобили, коммерческие автобусы, перевозящие пассажиров в Ворогово и Ярцево. Но особенно оживает дорога в субботние и воскресные дни, когда люди едут в гости, на рыбалку. И все это зримое свидетельство оживления жизни, которая в бытые годы замирала здесь с окончанием навигации по Енисею.

Незаметно за разговором доезжаем до Новоназимова, крупного села, где расположен один из дорожных участков, обслуживающий 182-километровый отрезок зимника – от Шишишарево до Ярцево. Мастер Александр Васильевич Пономарев знакомит нас со спецификой работы. Зимой это обслуживание закрепленного участка – установка дорожных знаков, расчистка и подсыпка особо опасных участков. Бывают периоды, когда дорога заносится снегом, и в течение суток все это необходимо пробить бульдозерами. Особо крутые подъемы и спуски подсыпаются песчаной смесью. А еще в ведении дорожного участка – заливка ледовой переправы через протекающую здесь реку Кас.

И со всем этим объемом отлично справляется небольшой коллектив, который состоит в основном из механизаторов – Сергея Саткевича, Евгения Горченева и Сергея Черныша. Такой же состав рабочих и на следующем, Вороговском, участке, которым руководит мастер Валерий Сергеевич Попов.

Учитывая все плюсы и минусы первого опыта – а енисейские дорожники никогда раньше не имели дела с зимником, уже в прошлом году были построены гаражи и базы, велись работы по поднятию мостов на 1,5–2 метра для предотвращения разрушения их паводком.

Занятые на зимнем содержании люди уже весной начали готовить балки – передвижные вахтовые домики на санях или колесах. И дислокируются эти балки в местах строительства искусственных сооружений.

– В отличие от круглогодичной дороги, зимник требует постоянного обновления. Под снегом сплошь переувлажненные грунты, и летом здесь одна вода. Немало и заболоченных участков, по которым не пройдут даже тяжелые бульдозеры и трелевочки. Был даже случай, когда на одном из таких аварийных мест провалился груженый лесовоз. Совместно с Новоенисейским лесоперерабатывающим комбинатом енисейские дорожники восстановили этот участок, и теперь по нему легко проезжают даже легковушки. Но работа продолжается, и в августе-сентябре, когда почва немного подсохла и подмерзла, здесь начались работы по спрямлению дороги, выравниванию профиля.

На всем пути зимника 64 водные артерии, самые крупные из которых – реки Кас, Сым и Дубчес. И значит, здесь немало мостов, которые требуют постоянного ремонта, обновления, а то и основательной реконструкции. Нынешним летом произведен ремонт девятирондельного моста в Ярцево длиной 40 погонных метров. Он – самый крупный на зимнике. Обновились и небольшие, однопролетные мостики – здесь заменили болты, скобы. И все это изготавливается самими дорожниками.

Как уже было сказано, до наступления морозов здесь настояще бездорожье, и в особо труднодоступные участки техника забрасывается баржами, тралом. Буквально в конце октября, накануне пуска дороги таким образом доставлены два ГАЗ-71 в сторону Назимово, а оттуда – на Ярцево. Бульдозер ДТ-75 отправился проминать болото для промерзания на участке Погодаево – Анциферово.

Проехав впервые по зимнику в год его пуска, я заметил, что дорога не идеально гладкая, иной раз машину подбрасывает, и довольно ощутимо – такое впечатление, будто едешь по ребристой доске. Но все это впоследствии было устранено. Зимник готовился к открытию гораздо раньше, но в ноябре прошлого года резко потеплело, пошли дожди, земля пропиталась влагой, все промороженные участки растаяли, появилась колейность, и это привело к дополнительным трудозатратам – многие виды работ пришлось начинать заново. Сегодня уже нет всех тех горок и кочек, затруднявших движение по дороге, – за летние месяцы дорожники срезали их бульдозерами, а грунт переместили в более низкое место. А в дальнейшем здесь будет еще благоустроеннее, – заверили меня дорожники. «Приезжайте в следующем году, и вы не узнаете нашу дорогу».

Что ж, обязательно воспользуюсь приглашением и вновь проеду по уже обновленному енисейским дорожникам зимнему тракту. По дороге, за которую так благодарны дорожникам те, кто живут в этих краях.

Николай Аракелов

**Дорожники,
давайте радоваться чаще!**

**Когда реклама от журнала
«АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»
помогает Вам,
мы радуемся вместе с Вами!**

Рекламная служба
(495) 316 4869
4595943@gmail.com
(495) 748 3684, vetaod@mail.ru



ЗАПЧАСТИ

Komatsu(О.Е.М.),Caterpillar(О.Е.М.)
МоАЗ, Hitachi, Камаз

АВТОТЕХНИКА

(495) 787-43-94

www.promauto.ru



ШИНЫ

производства Китая

Всегда
есть
выбор...



 **БЕЛШИНА**
ДНЕПРОПРИНА

ПОДПИСКА-2006 ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»

в любом отделении связи

ИНДЕКС ПО КАТАЛОГУ РОСПЕЧАТИ

Журнал "Автомобильные дороги" Газета "Транспорт России" Журнал "Наука и техника в дорожной отрасли"

для предприятий
70004 | 32766 | 72883

ИНДЕКС ПО ОБЪЕДИНЕННОМУ КАТАЛОГУ "РОССИЙСКИЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ"

84661 | 84658

для индивидуальных подписчиков
88759 | 35644

**Подписка в редакции с любого номера
Телефон/факс: (495) 963 2214; 748 3684**

Учебники – лауреаты

Учебно-методическая комиссия Воронежского государственного архитектурно-строительного университета под председательством доктора технических наук, профессора МАДИ (ГТУ), председателя УМК, члена Совета УМО вузов России П.И. Попелова подвела итоги Всероссийского смотра-конкурса учебников, учебных пособий и монографий, подготовленных преподавателями высших учебных заведений и учеными научных организаций дорожной отрасли по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы».

Всего на смотр-конкурс было представлено 14 наименований изданий, подготовленных преподавателями высших учебных заведений и учеными из 8 регионов России.

Рассмотрев предложенные на смотр-конкурс издания, комиссия постановила:

1. В номинации «Учебник» – первое, второе и третье место не присуждать.

2. В номинации «Учебное пособие» присудить первое место авторскому коллективу: Подольский Владислав Петрович, Глагольев Анатолий Владимирович, Поспелов Павел Иванович за учебное пособие с грифом УМО «Технология и организация строительства автомобильных дорог. Том 1. Земляное полотно. Том 1. Земляное полотно» (г. Воронеж, Воронежский государственный архитектурно-строительный университет);

3. В номинации «Учебное пособие» присудить второе место авторскому коллективу: Смирнов Александр Владимирович, Шестаков Владимир Николаевич, Сиротюк Виктор Владимирович, Никитин Владимир Петрович, Боброва Татьяна Викторовна, Миронов Александр Алексеевич за учебное пособие с грифом УМО «Конструкция и технология строительства дорог в сложных природных

условиях» (г. Омск, Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия);

4. В номинации «Учебное пособие» присудить третье место Горшковой Нине Георгиевне за учебное пособие с грифом УМО «Основы проектирования автомобильных дорог» (г. Белгород, Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова);

5. В номинации «Монография» присудить первое место научному редактору Васильеву Александру Петровичу за издание «Справочная энциклопедия дорожника. Том 1. Строительство и реконструкция автомобильных дорог» (Москва, Федеральное агентство «Росавтодор»);

6. В номинации «Монография» присудить второе место авторскому коллективу: Рябова Ольга Викторовна, Кондрашова Елена Владимировна, Скрыпников Алексей Васильевич за монографию «Совершенствование методов оценки транспортно-экологических качеств автомобильных дорог» (г. Воронеж, Воронежская государственная лесотехническая академия);

7. В номинации «Монография» присудить третье место авторскому коллективу: Матвеев Сергей Александрович, Немировский Юрий Владимирович за монографию «Армированные дорожные конструкции. Моделирование и расчет» (Югорский государственный университет. Институт теоретической и прикладной механики Сибирского отделения РАН).

8. Наградить всех участников Всероссийского смотра-конкурса учебников, учебных пособий и монографий дипломами и просить ректораты вузов материально поощрить дипломантов.





Без науки далеко не уедешь! Дорожному научно-исследовательскому институту «СоюздорНИИ» – 80 лет!

23 ноября отметил свой 80-й день рождения старейший институт страны – ОАО «Дорожный научно-исследовательский институт «СоюздорНИИ».

СоюздорНИИ является ведущим институтом в области дорожного строительства, решает научно-технические задачи, относящиеся к проектированию, строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, аэродромов, автодорожных мостов и тоннелей, разрабатывает и совершенствует нормативно-техническую и методическую базу. В институте действует Диссертационный совет, имеется аспирантура, центр дополнительного образования.

СоюздорНИИ – уникальная и единственная в России и СНГ экспериментально-исследовательская база, позволяющая обеспечивать проведение фундаментальных исследований по специализации института.

Сотрудники института награждены многочисленными государственными и ведомственными наградами. За активное сотрудничество с международными научными центрами и другими организациями, а также за высокий профессионализм СоюздорНИИ удостоен Международной премии «За деловой престиж» и Международной звезды качества.

В юбилейном мероприятии, которое состоялось 23 ноября в актовом зале СоюздорНИИ в г. Балашиха, приняли участие заместитель председателя Правительства Московской области, министр транспорта Правительства Московской области Петр Кацыва, глава городского округа Балашиха Владимир Самоделов, вице-глава Алексей Дедков, депутат Московской областной думы Юрий Мариничев, проректор МАДИ (ГТУ) Павел Поспелов, вице-президент группы компаний «Трансстрой» Николай Полищук, гости из БелдорНИИ и Белодорцентра (Белоруссия). Большая группа ученых по случаю юбилея удостоена почетных званий и грамот за активную работу по развитию науки и в связи с многолетним добросовестным трудом.

Редакция журнала «Автомобильные дороги» сердечно поздравляет коллектив СоюздорНИИ с замечательным юбилеем! Вам удалось выстоять в жестокую годину перемен, которая подчас диктовала непривычные правила игры. Вы смогли принять эти правила, и, преодолев все трудности, вступить в новую эпоху развития дорожной отрасли. Ваш энтузиазм, поистине великое подвижничество в науке не дает угаснуть огню творчества. А это значит, что в России будут прекрасные дороги, которыми вы сможете по праву гордиться! С праздником!

Нелли Захарьевна Костова,
заведующая лабораторией



Леонид Моисеевич Гохман,
заведующий лабораторией



Ирина Викторовна Басурманова,
зав. отделом научно-технической информации



Борис Семенович Марышев,
ведущий научный сотрудник



Алексей Викторович Михневич,
Генеральный директор Создорни



Владислав Михайлович Юмашев,
директор по науке

Издательство
«Дороги»



Мы пишем о вас
и работаем для вас!
Наша цель –
увеличение вашей
прибыли!
Наши отношения
взаимовыгодны

**ТРАНСПОРТ
РОССИИ**

ГАЗЕТА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

Самая информированная, оперативная и компетентная
газета транспортного комплекса России и стран СНГ.
Она охватывает проблематику всех его отраслей.

«Транспорт России» – лоцман капитанов большого бизнеса!



ЖУРНАЛ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Старейший отраслевой журнал, издается с 1927 года

Наши преимущества:

УНИКАЛЬНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ – Вы всегда получите оперативные
комментарии специалистов дорожной отрасли

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ – обзор новейшей техники
и оборудования в сфере строительства автодорог

ЧИТАТЕЛЬСКАЯ АУДИТОРИЯ – ключевые регионы России
и страны СНГ.

«Автомобильные дороги» – дороги, ведущие к успеху!



ЖУРНАЛ «НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ
ОТРАСЛИ»

Это уникальный сборник трудов отраслевых ученых
и трибуна для научной полемики

Размещение рекламы: (495) 316-48-69, 748-36-84, 963-22-14

E-mail: 4595943@gmail.com; tuvarova@bk.ru; vetaod@mail.ru; rustransport@pisem.net

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Н.И. Музыря, президент
ОАО «Группа Автолайн»

«Тенденции развития городского транспорта общего пользования в РФ – история и современность»

Четкое централизованное планирование с участием государственного и местных бюджетов – на такой основе осуществлялось развитие и функционирование городского пассажирского транспорта до 1991 г. Имущественные комплексы городского пассажирского транспорта на этот период времени являлись, в основном, муниципальной и ведомственной собственностью за исключением метрополитенов, которые относились к федеральной собственности.

Анализ работы и развития городского пассажирского транспорта в доперестроочный период показывает, что характерными особенностями его функционирования в тот период являлись: ежегодное увеличение объема пассажирских перевозок; прирост общей протяженности транспортных линий и инвентарного парка подвижного состава, устойчивые цены на подвижной состав и его постоянное обновление; стабильные тарифы на проезд, комплектующие, материалы и электроэнергию, регулируемые государством; стабильное соотношение статей расходов в структуре себестоимости перевозки одного пассажира.

Тенденция роста объема перевозок объясняется, в основном, увеличением численности городского населения, процессом бурного развития крупных городов с появлением в них значительного количества новых рабочих мест, ростом транспортной подвижности населения.

Инвентарный парк подвижного состава по отдельным видам транспорта ежегодно увеличивался на 12–14%. Производство подвижного состава на отечественных заводах также возрастало, но этот процесс закончился в 1985 году. В этот период городской

пассажирский транспорт находился в сфере так называемых обслуживающих отраслей и являлся планово-убыточным. С ростом территории городов и средних дальностей маршрутных поездок, при сохранении тарифов, этот баланс стал изменяться в сторону значительного роста убытков. Так, в 1985 году расходы по сравнению с доходами увеличились: на трамвае – в 1,5 раза; на троллейбусе – в 1,2 раза; на метрополитене сохранилось превышение доходов над расходами. Покрытие убытков осуществлялось за счет средств местных бюджетов.

С приходом рыночных отношений, в 90-е годы в системе городского пассажирского транспорта сложились следующие формы собственности: муниципальная, ведомственная, частная и смешанная. Однако с разрушением плановых основ практически прекратилось развитие и значительно осложнилась эксплуатация городского пассажирского транспорта. Приспособление к новым экономическим отношениям сопровождалось негативными процессами внутри отрасли. На предприятиях городского пассажирского транспорта ухудшились эксплуатационные и финансовые показатели их работы. Наиболее сложно решались вопросы развития и реконструкции улично-дорожной сети и обновление парка подвижного состава. Недостаток подвижного состава и его высокая изношенность приводили к сбоям в движении, нарушению регулярности и увеличенным интервалам движения.

Предприятия автобусного и электрического транспорта, работая по тарифам, регулируемым органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации, испытывали серьезные финансовые трудности из-за их неудовлетворительного бюджетного финанси-

Таблица
Перевозка пассажиров во внутригородском сообщении в целом по России, [в % к 1980 г.].

Виды транспорта	Объем перевозок, % к 1980 г.		
	1980 г.	1985 г.	1990 г.
Всего	100,0	111,0	126,0
В том числе:			
автобус	100,0	113,0	131,0
троллейбус	100,0	112,0	127,0
трамвай	100,0	103,0	105,0
метрополитен	100,0	110,0	123,0

рования. Недодавались средства из местных бюджетов на покрытие эксплуатационных затрат и приобретение подвижного состава, несвоевременно выплачивалась заработка плата, не обновлялся парк подвижного состава даже на уровне, необходимом для замены амортизированной его части.

Объективная потребность в дополнительном бюджетном финансировании общественного пассажирского транспорта (в первую очередь, при перевозках пассажиров в городах и в пригородном сообщении) обусловила острый кризис этой подотрасли на первом этапе реформ.

Трудности первого этапа реформ создали в этот период устойчивую тенденцию спада. По сравнению с 1990 г. объем перевозок пассажиров автобусным транспортом к 1996 г. сократился на 19%; парк – на 27,8 тысячи единиц. Количество автобусных маршрутов уменьшилось на 7,2 тысячи, парк горэлектротранспорта – на 2,1 тысячи единиц. Процесс передачи пассажирских автобусных предприятий в муниципальную собственность, который рассматривался в начале реформ как основная тенденция структурной перестройки этого вида транспортных услуг, замедлился. Очевидно местные органы исполнительной власти не в состоянии были принять на себя полную ответственность за обеспечение транспортного обслуживания населения в условиях хронической нехватки средств.

Городские и пригородные пассажирские перевозки, нерентабельные сами по себе в большинстве стран мира, в кризисных условиях переходного периода в России стали катастрофически убыточными. Удельный вес платы за проезд составляет в среднем не более 34 процентов от общих затрат. Снижение реальной кассовой выручки в 90-е годы обусловлено вынужденным повышением тарифов на фоне падения платежеспособности населения. Кроме того, чрезвычайно обострилась проблема компенсации перевозки пассажиров-льготников, общее число которых в некоторых регионах достигало 65 процентов от общего числа перевозимых пассажиров. В 1999 году покрытие убытков автотранспортных предприятий из средств местных бюджетов фактически обеспечивалось в среднем на 60 процентов.

Хронический дефицит средств заставил местные администрации разрабатывать и внедрять новые механизмы финансирования городского пассажирского транспорта, искать новые формы работы. Прежде всего, речь идет о создании естественных контрактных отношений между автопредприятием и заказчиком его услуг, в роли которого выступает обычно местная администрация. Именно такие отношения с четко определенными обязанностями и ответственностью сторон, а не безответственные «дотационные механизмы», заставляют искать реальные резервы эффективности и контролировать расходование предоставляемых бюджетных средств. Однако несоответствие правовой базы городского пассажирского транспорта новой системе экономических отношений тормозят развитие этой отрасли. Ежегодная минимальная потребность в обновлении автобусного парка пассажирских предприятий общего пользования составляет 12–15 тыс. единиц. В последние годы пополнение парка производилось на уровне 4–5 тыс. новых автобусов, что явно не обеспечивало даже их простого воспроизводства. Начисляемые амортизационные отчисления не позволяли аккумулировать финансовые ресурсы в объемах, достаточных даже для покрытия списываемого парка. Обновление парка автобусов общего пользования исключительно за счет региональных (местных) бюджетов в настоящее время также представляется нереалистичным, учитывая постоянный дефицит региональных бюджетов на

протяжении последних лет. Несмотря на тяжелое финансовое положение пассажирских автотранспортных предприятий общего пользования, не было допущено резкого снижения объемов перевозок населения благодаря активной деятельности органов местного самоуправления по привлечению юридических и физических лиц для обслуживания регулярных автобусных маршрутов. В 2003 году на указанных перевозках было зарегистрировано более 64,1 тысячи привлеченных операторов, которые осуществили перевозки 3,0 млрд пассажиров, или свыше 14,4% от общего объема перевозок пассажиров автобусами.

На наш взгляд, интересен опыт выстраивания взаимоотношений между коммерческими, государственными перевозчиками и властями в Москве. Они прошли несколько периодов. На начальном этапе становления коммерсанты развивались по своим законам и правилам. По большому счету, тесного общения с представителями муниципальных предприятий не было. В последние 5–6 лет наши взаимоотношения можно назвать взаимоотношениями партнеров на рынке. Согласование позиций, точнее характеристик работы своих предприятий и в то же время конкурентная борьба за рынок, за пассажира, за городской заказ. С 2000 г. количество маршрутов, обслуживаемых частными операторами в Москве, увеличилось с 721 до 1026 в 2005 г. А объем перевозимых пассажиров вырос почти в два раза – 247 млн пассажиров в 2000 г., 546 млн в 2005 г. Во многих регионах Российской Федерации отбор перевозчиков различных форм собственности ведется на конкурсной основе. В столичном регионе такая система была введена сначала в Подмосковье, а с принятием Постановления правительства Москвы № 421-ПП от 20 июня 2006 г. «О порядке организации в городе Москве регулярных городских автобусных маршрутов» и в самой столице. Принятие этого документа, над которым работали, в том числе и сами транспортники (Московский транспортный союз), обозначает наступление нового этапа в развитии системы пассажирского наземного транспорта в Москве. Три основных положения, которые нашли отражение в этом документе: городская экспертиза маршрута (проект), конкурсный выбор перевозчика на маршрут, система договорных отношений перевозчика и правительства позволяют выстроить современную и понятную систему работы пассажирского автотранспорта. Одним из перспективных направлений повышения эффективности транспортной отрасли вообще, и городского пассажирского транспорта в частности, является привлечение частного капитала в форме государственно-частного партнерства. Конкретными шагами в Москве, по мнению экспертов, могут стать: реорганизация ГУП «Мосгортранс» в форме акционирования, привлечение к управлению парками квалифицированных топ-менеджеров, имеющих большой опыт работы в бизнес-структурках. Целесообразно выглядит предложение использовать на «малодеятельных» маршрутах автобусы средней и малой вместимости, которые есть у частных операторов. Привлечение таких операторов к обслуживанию ряда городских маршрутов позволит не только высвободить подвижной состав Мосгортранса для обслуживания маршрутов с высоким пассажиропотоком, но и существенно сократить бюджетные расходы на эти цели, оптимизировать бюджетные расходы позволит и создание Единого расчетного центра.

Самой главной задачей в этом процессе является разработка нормативно-правовой базы. Она должна обеспечивать четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства на транспорте.

Осторожно: демпинг!

Осеню и зиму для дорожников особенно напряженная пора. И не только потому, что непогода прибавляет дел, – работы на дорогах хватает в любое время года. В этот период решается судьба дорожно-строительных предприятий как минимум на год вперед: выиграешь торги – будешь обеспечен работой и, соответственно, деньгами, проиграешь – выкручивайся, как можешь. Все просто, понятно и логично. Но... дожили мы до тех времен, когда организация торгов стала напоминать организацию олимпийских игр со всеми вытекающими из них недоразумениями. О непростой ситуации в дорожной отрасли – в интервью с генеральным директором ОАО «Нижегородавтодор» Рашидом Хайрулловичем Биктимировым.

«АД»: Перед началом торгов нижегородские дорожники получили неожиданное и, наверное, все-таки неприятное известие о том, что в каждом районе будет разыгрываться только один лот на содержание дорог. Даже руководители дорожных ремонтно-строительных предприятий «Нижегородавтодора», в большинстве своем удерживающих ведущие позиции в отрасли, не скрывали, что на этот раз результатов торгов ожидают с особым нетерпением. Оправдались ли надежды?

– Результаты, мягко говоря, удивили. Перед началом торгов мы проводили консультации с руководством дорожного фонда по поводу того, будет ли главным фактором при определении победителя падение цены. Получили ответ, что занижение стоимости не самое существенное условие, во всяком случае, не оно определяет техническую, физическую и моральную готовность предприятия к проведению сезонных работ на дорогах. Поэтому мы приняли решение не допускать демпинга, тем более что на следующий год была поставлена задача обновить технический парк и повысить заработную плату сотрудникам. Тем неожиданнее были результаты. Оказалось, что наши конкуренты, допустившие максимальное падение цены, выиграли конкурсные торги. Хотя, конкуренты, – это громко сказано, потому что, например, в Починках выиграла фирма, которую вообще никто никогда не видел...



откровенной конфронтации. Но есть и предприятия – признанные лидеры в своих районах, оказавшиеся в критическом положении. Возможно, их придется на время «законсервировать». Будут ждать следующих торгов и тоже сбрасывать цену, хотя это уже абсурдная ситуация, в которой проигрывают все...

«АД»: Рашид Хайруллович, возможен ли вариант, что ваши оппоненты не справляются с возложенными на них обязанностями по содержанию дорог, и результаты торгов будут пересмотрены?

– За плохое содержание заказчик может расторгнуть договор, но это займет определенное время. Может, снега уже к тому времени не будет. Впрочем, ситуацию это коренным образом не изменит. В тех же Починках владелец гостиничного бизнеса сбавил цену на 10 процентов и выиграл конкурс. Предположим, например, что он не справится, и будут назначены новые торги, в которых решит участвовать какой-нибудь владелец казино, и все начнется сначала... Такой механизм ведет к полному переделу дорожного рынка, в котором, на мой взгляд, понятие «честная конкуренция» утрачивает свое прямое значение.

«АД»: Тем не менее вас можно поздравить с началом нового сезона дорожно-строительных работ на обходе Нижнего Новгорода...

– С обходом у нас тоже были перипетии, но закончилось все благополучно. «Нижегородавтодор» остался генеральным подрядчиком. Правда, на этой дороге еще не исчерпана проблема финансирования, фактически мы строим ее за счет собственных средств и средств субподрядных организаций.

«АД»: В связи с уменьшением объемов работ предстоящий сезон будет не легким для «Нижегородавтодора». Как намерены действовать?

– В отсутствие объемов по зимнему содержанию дорог мы будем стараться, чтобы наши ДРСП активно участвовали в строительстве обхода Нижнего Новгорода. Безусловно, прошедшие торги – это большая школа для нас, на будущее мы учтем, что падение цены является решающим моментом при определении победителя. Но несмотря ни на что, мы идем в новый год с оптимизмом, ожидаем обещанного увеличения финансирования (может, хотя бы в этом не обманут) и планируем перестраиваться на объекты стоимостью в миллиард рублей и более.

«АД»: Вы хотите сказать, что не исключен вариант, что потерявшие работу специалисты ДРСП «Нижегородавтодора» могут оказаться не единственными жертвами этих торгов, есть еще автомобилисты и пешеходы, для которых жизненно необходимо, чтобы дороги обслуживались должным образом...

– Я не хочу выступать в роли обиженного и предрекать районным дорогам, отанным на милость наших конкурентов, печальную судьбу. Поживем, увидим.

«АД»: Сколько предприятий «Нижегородавтодора» после торгов оказались не у дел?

– 8 из 27. В ряде случаев выигравший оппонент сразу предложил нам субподряд, все-таки не везде ситуация доведена до

Снова об «экономическом экстазе»



Знаменитая Болдинская осень... В самое, казалось бы, неприветливое время года небольшое село в Нижегородской области расцветает, наполняясь яркими красками воспоминаний о некогда жившем в этих краях поэте. И кажется, что это уже вовсе не село, а самая настоящая столица, со всеми притчающимися ей столичными атрибутами: бурлящим жизненным ритмом, бойкой торговлей, толпами туристов, для которых созданы все условия – добротные, современные гостиницы, приличные рестораны, хорошие дороги.

Для местных жителей, так же как для Александра Сергеевича Пушкина, прожившего здесь в незапамятные времена почти четыре месяца, осень – пора вдохновения. Ее ждут, начиная с зимы, к ней готовятся, с ней связывают подъем жизненных сил и поправление благосостояния. Словом, живут в Большом Болдино от осени до осени...

Однако в этом году многим сельчанам воспетая поэтом золотая пора принесла разочарование. В недоумении остались сотрудники местного дорожного ремонтно-строительного предприятия, несколько десятков лет проработавшие на дорогах родного района. Это, в основном, они готовили все прошедшие годы село к поэтическим датам и поддерживали районную дорожную сеть в таком состоянии, чтобы маленький уголок нижегородской земли был достоин своего неформального столичного статуса и памяти о витавшем здесь почти два столетия назад гении великого классика. Большеболдинское ДРСП существует уже около 50 лет. Как десятки тысяч других больших и малых дорожно-строительных предприятий России, в разные времена оно переживало много трудностей – бедзенежье, безработицу, кадровый голод, – но, имея крепкую техническую базу, костяк коллектива из высококвалифицированных специалистов, богатейший опыт работы, желание и возможности идти в ногу со временем, всегда считалось ведущей организацией в дорожной отрасли района. И считается по сей день, потому что о других там вообще мало кто знает.

Однако в уходящем году в дорожном хозяйстве Нижегородской области и, в частности, Большеболдинского района все перевернулось с ног на голову. Первым ударом для дорожников было объявление о том, что в каждом районе будет разыгрываться только один лот на содержание дорог, вторым – результаты торгов. Большеболдинское ДРСП проиграло тендер предприятию, неожиданно снизившему цену на

проведение работ. По словам руководителя Большеболдинского ДРСП Александра Федоровича Будылина, кстати, внешне очень похожего на заезжавшего в 1830 году в Большое Болдино Александра Сергеевича Пушкина, такой поворот событий удивил очень многих в районе.

– Об этом даже никто подумать не мог, чтобы наша организация проиграла этот лот, чтобы вот так просто взяли и шестьдесят человек с первого января оставили без работы, – говорит Александр Федорович. – В последние двадцать лет в основном Большеболдинское ДРСП содержит дороги в районе. Мы уверенно держим марку ведущего подрядного предприятия, настраиваем своих людей на то, что наше село – лицо Нижегородской области. У нас есть заново отстроенная база с двумя отапливаемыми гаражами на 50 и 24 места, хорошее офисное помещение, техника, квалифицированные сотрудники, большой опыт работы. Наши силами строился обход села Большое Болдино протяженностью 6,5 км, порядка 7 км трассы Ужово – пос. Большевик, реконструирован 24-километровый участок дороги к юбилею Пушкина, построено 5,5 км дороги на подъезде к Дубровке, результаты нашей работы видны и на многочисленных других объектах.

В конце девяностых годов, когда строительство прекратилось, предприятие взяло на себя работу по содержанию дорог, чем до 2000 года практически никто не занимался. Тогда в целях развития конкуренции заказ на содержание дорог в районе был разбит на четыре лота. Основные подряды всегда доставались нашему ДРСП как самой оснащенной, опытной, высококвалифицированной и надежной организации. За весь период работы претензий к нам ни разу не возникало, поэтому сегодня совершенно непонятно, почему заказчик решил создать работникам предприятия сразу столько проблем. Подобная политика приведет к тому, что квалифицированные сотрудники, которых в отрасли и так осталось наперечет, будут уходить на работу в другие структуры. О дорожном хозяйстве у них начнет формироваться мнение как о зыбкой и ненадежной сфере, от которой в любую минуту можно ожидать чего угодно: сегодня, к примеру, ты нужен, а завтра, даже если прекрасноправляешься со своими обязанностями, можешь убираться на все четыре стороны.

Этой осенью, когда стали известны результаты торгов, у подрядных организаций возникло немало вопросов к управлению дорожного хозяйства. Почему вдруг в районе стал разыгрываться только один лот на содержание дорог, когда такая позиция не только не поддается логическому объяснению, но и, по моему мнению, нарушает право человека на труд? Почему в Большом Болдино, которое является визитной карточкой области, на дорогах будет работать не местное предприятие, которому еще нужно добираться до основного объекта или создавать там свои базы и искать работников? За счет чего будет достигаться экономия, когда речь идет о скидках в два миллиона рублей на выделенные двадцать миллионов?

Мой конкурент заявляет через средства массовой информации, что комиссия проверила у него наличие производственной базы и осталась довольна, а к нам смотреть технику и помещения почему-то никто не приезжал. Недавно Президент России Владимир Владимирович Путин сказал про таможенников, что они «слились в экономическом экстазе с бизнес-структурами»... Мне совсем не хочется ставить под сомнение чистоту организации торгов в дорожной сфере, но реальность сегодня такова, что создается впечатление, будто не только таможенная служба в России испытывает экономический экстаз от близости с коммерческими кругами...

Дешевле – не значит, лучше

Из Большого Болдина наш путь лежал в Починковское ДРСП – одно из старейших дорожно-строительных предприятий Нижегородской области, на содержание которого сегодня находится 264 км районных дорог. Солидные объемы работы сотрудникам Починковского ДРСП доверяли всегда, причем, не случайно: вот уже сорок шесть лет как организация работает в сфере дорожного хозяйства и имеет все необходимое для того, чтобы результаты ее деятельности удовлетворяли как заказчиков, так и пользователей автомобильных дорог. Здесь в достатке техника, трудовые ресурсы, хорошие знания производственного процесса. Никто и подумать не мог, что нынешней осенью тендер по содержанию дорожной сети Починковского района выиграет предприятие из Кстова, в здешних краях не известное и базирующееся более чем в сотне километров от основных объектов. Но случилось именно так. Остаются считанные денечки до того момента, когда ухоженные починковские дороги перейдут от районного ДРСП к новому подрядчику. Вряд ли кто сегодня возьмется предсказывать их судьбу. Может, станется так, что новый хозяин оборудует в райцентре базу, закупит технику, наймет

шении цены работ на 1 млн 300 тыс. рублей. Какие у него возможности, какие перспективы...

В настоящее время сложилась непростая ситуация во многих районах области, где старейшие организации, всегда лидирующие на этих территориях, проиграли лоты на содержание дорог. Особенно тяжело будет первомайским и болдинским дорожникам, которые с первого января совсем останутся без работы. Мы же попробуем решить проблему за счет работ на обходе Нижнего Новгорода, по крайней мере, не собираемся распускать людей и отказываться от техники, наоборот, даже планируем приобрести дополнительные КДМ. Если потребуется, – пойдем вахтовым методом...»

Сотрудники Починковского ДРСП готовы трудиться круглые сутки на любых доступных объектах. Так уж повелось на предприятии: если берутся что-то делать, то делают качественно, своевременно и до конца. В поселке Ужовка Починковского района, где базируется ДРСП, есть коммерсанты, которые, купившись на дешевизну, поначалу доверяли асфальтировать прилегающие к своим организациям дороги маленьким частным фирмам, но со временем отказались от их услуг и призвали на помощь опытное и надежное Починковское ДРСП. Оказалось, что дешево не означает выгодно. Гораздо ценнее работа, сделанная на совесть. А это, как хорошо известно в округе, у починковских дорожников получается на все сто процентов. Мы заезжали к ним осенью, когда в Нижегородской области уже были первые снегопады и почти все сотрудники предприятия работали на объектах с восьми часов вечера прошлого дня. Потому и добраться до основной базы нам труда не составило – дороги, находящиеся на содержании ДРСП Починковского района, были в полном порядке...



квалифицированных рабочих, готовых трудиться днем и ночью не покладая рук, и... никто не заметит подмены. Но в районе в реализацию идеального сценария верят с трудом. «Время покажет, – говорит директор Починковского ДРСП Виктор Петрович Федюнин. – Победитель не взял нашу организацию на субподряд, и мы серьезно пострадали от потери основного объекта на содержании. Нормальная работа, это когда ежегодно увеличиваются объемы и суммы реализованных средств, а наше ближайшее будущее относительно содержания дорог – снижение на пять миллионов рублей. Успокаивает, что на балансе будет содержание 35 км дорог в Лукояновском районе и 78,5 км федеральных дорог. Безусловно, спасительным моментом явилось то, что в этом году мы выиграли тендер по установке пяти автобусных остановок стоимостью 879 тыс. рублей, часть объемов выполнили по прямым договорам с мостовиками и организациями района. В целом сумма освоенных средств составила 25 миллионов рублей, но этих денег, конечно, недостаточно. Нужно поддерживать в нормальном состоянии материально-техническую базу, поднимать зарплату рабочим. Дорожная отрасль, как никакая другая, нуждается сегодня в поддержке, а получает, напротив, варварское отношение со стороны государства и организаций-заказчиков. Люди не хотят быть дорожниками, уходят работать в газовую отрасль или другие прибыльные и стабильные структуры. Многие ушли от нас к газовикам из-за желания больше зарабатывать. Мне совершенно непонятно, как конкурент будет хорошо содержать дороги при умень-»



Торги за дороги



История Перевозского дорожного ремонтно-строительного предприятия началась в 1963 году с простой работы по расчистке дорожного полотна. Прошло совсем немного времени, и спектр обязанностей расширился до ремонта, а к 1980 году он уже включал в себя полный перечень дорожных ремонтно-строительных работ. По 25 километров асфальта в год укладывали работники предприятия, осваивали более 30 млн рублей. Сегодня приходится только сожалеть о том, что лучшие времена для дорожной отрасли остались в прошлом, и радоваться, если удастся заполучить объемы, которые позволили бы спокойно жить в настоящий день и строить планы на будущее. «Несмотря на непростую ситуацию, сложившуюся в дорожном хозяйстве, уходящий год оказался благополучным для ДРСП Перевозского района, – рассказывает о предварительных итогах своей работы начальник Евгений Владимирович Кутанин. – Как одному из лидирующих предприятий дорожного хозяйства, не раз отмеченному на высоком уровне грамотами и ценными призами, имеющему современную технику, квалифицированные кадры и немало заслуг перед районом и областью, Перевозскому ДРСП доверяли работать на крупных и дорогостоящих объектах. За от-

личное содержание автодорог в 2006 году мы награждены грамотой Главного управления дорог и транспортного хозяйства. В этом году выезжали работать и за пределы района – в Дивеевский, Арзамасский, Гагинский и другие районы области. Объекты, расположенные за сотню километров для предприятия не составляют проблемы, у нас есть и опыт, и возможности работать вахтовым методом. В текущем году организация обслуживала 250 км дорог, занималась ремонтом дорог и искусственных сооружений. В летнее время делали ямочный ремонт, окапывали обочины. Объем реализованных средств составил более 29 млн рублей. В отдельные месяцы выполняли работы больше, чем в нормативе. Правда, некоторые из них так и остались неоплаченными, из-за чего до сих пор идут трения с территориальным дорожным фондом».

Несвоевременность финансирования – одна из вечных бед дорожной отрасли, которую давно поклялись искоренить во всех российских регионах, но пока, что уж греха таить, стопроцентного успеха эта благородная затея нигде не принесла. Впрочем, денежные проблемы меркнут по сравнению с другой, еще более масштабной и актуальной для отрасли темой – организацией торгов и битвой дорожных предприятий за объемы. Последние месяцы в дорожных кругах Нижегородской области только об этом и говорят. Нижегородцам есть чему удивляться: в восьми крупных районах ведущие предприятия неожиданно проиграли лоты на содержание территориальных автодорог. В их числе оказалось и Перевозское ДРСП. «Конкурент сбросил цену почти на 2 млн рублей, хотя стоимость лота всего 19,5 млн рублей, – говорит начальник Евгений Владимирович Кутанин. – И это оказалось главным фактором, позволившим ему победить. Если раньше в первую очередь смотрели на мощность и опыт предприятия, на квалификацию его работников, то сегодня во главу угла поставили деньги. Деньги решили все. Такого подхода к определению победителя никто не ожидал, сейчас даже представить трудно, как будет дальше существовать Перевозское ДРСП. Возможно, в январе придется предложить сотрудникам отпуска. С началом строительного сезона основной упор будет сделан на ремонт автодорог и искусственных сооружений. При нормальной организации работ и своевременности проведенных торгов нашему подразделению вполне по силам такие задачи: у нас есть собственный асфальтобетонный завод производительностью свыше 30 000 тонн, который в настоящее время используется не на полную мощность, имеется своя лаборатория. Но главное, чем в настоящее время может гордиться Перевозское ДРСП, – это квалифицированные специалисты широкого профиля. При необходимости тракторист может поработать дорожным рабочим, есть такие, кто специализируется сразу на нескольких видах техники».

О Перевозском ДРСП давно идет добрая слава в округе, оттого конкуренты стараются переманить кадры на свою сторону. Но, поговорив с рабочими, мы выяснили, что далеко не каждый готов оставить оказавшееся в трудной ситуации предприятие ради нового, пусть и многообещающего места работы. Опытные сотрудники сомневаются, что конкурент справится с выигранными объемами работ по содержанию автодорог района, да еще за сумму, сниженную почти на 2 млн рублей. Не исключается вариант, что работа по содержанию районных дорог вернется к прежнему «хозяину» – Перевозскому ДРСП. Во всяком случае, не остановится же на этом



Передел рынка

Уходящий год запомнится работникам Юго-Восточного территориального управления ОАО «Нижегородавтодор», в состав которого входит четыре дорожных ремонтно-строительных предприятия, невиданным стихийным бедствием. В июле на поселок Гагино обрушился сильнейший ураган, который ломал и уносил за собой деревья и крыши домов, подбрасывал домашний скарб, обрывал провода электропроводки. До того дня не видевшая грозных природных явлений Нижегородская область была в шоке от случившегося. Ущерб Гагинской администрации составил 15 млн руб., немалые потери понесли районные жители... После того, как буря стихла, к месту чрезвычайного происшествия прибыли бригады МЧС, милиция, энергетики, и, конечно, сотрудники Гагинского ДРСП. Работы по ликвидации последствий стихии велись круглосуточно. Дорожные бригады расчищали дороги и улицы от крупногабаритного строительного мусора, распиливали и вывозили поваленные деревья. Всего за два дня усилиями гагинских дорожников и работников некоторых других специализированных организаций были устраниены все последствия урагана, за что руководитель Гагинского ДРСП Василий Николаевич Родионов впоследствии был награжден государственным письмом от руководителя Территориального дорожного фонда. Впрочем, не только ураганом был знаменателен для дорожников юго-восточных подразделений «Нижегородавтодора» завершающийся 2006 год. Не прошло и двух месяцев, как над управлением нависла еще одна гроза, тоже неожиданная, но теперь уже не природного происхождения. Три предприятия Юго-Восточного территориального управления ОАО «Нижегородавтодор» – Сергачское, Сеченовское и Краснооктябрьское ДРСП проиграли торги по содержанию дорог в своих районах. «Буквально накануне торгов были созданы организации, которые можно назвать однодневками, некоторые из них не имели даже производственных баз в районе, – рассказывает начальник управления Валентин Михайлович Боряев. – Они сбросили цену на работы и получили возможность выиграть лоты. Так, в Сергачском районе победителем признано предприятие, которое не содержало ни одного километра дорог. Наши ДРСП, по сорок лет занимающиеся содержанием и строительством дорог, проиграли. Теперь перспективы таковы, что с января по апрель работы не будет. Последние месяцы приходится дорабатывать в сложной обстановке, потому что сотрудники предприятий, шокированные известием о проигрыше торгов, уже начинают искать работу в других организациях. Я их прекрасно понимаю, но задача управления – сохранить костяк коллектива и сохранить предприятие. «Нижегородавтодор» выиграл несколько мелких заказов, для выполнения которых нужны хорошие инженерно-технические работники, механизаторы и другие специалисты... В целом же ситуация такова, что Сеченовское, Сергачское, Краснооктябрьское и Гагинское ДРСП вообще могут ликвидироваться и переквалифицироваться на другие виды деятельности. Не думаю, что районы не почувствуют этой потери. Скорее всего, содержать территориальные дороги в юго-восточной части области будет некому».

Произошедшее ударило дорожников побольнее урагана. На предприятиях считают, что это самое настоящее ЧП, ликвидировать последствия которого будет тяжелее, чем разрушения от

Начальник Юго-Восточного территориального управления ОАО Нижегородавтодор» Валентин Михайлович Боряев



стихийного бедствия. «Такого никогда не было, – говорит директор Сергачского ДРСП Владимир Николаевич Логанов. – Впервые за сорок лет существования организация идет в будущий сезон как в неизвестность. Мы много сделали за прошедший период, а в этом году вместо запланированных работ на 23 млн руб. реализовали 46 млн руб. за счет объекта нового строительства и ремонта искусственных сооружений. Потенциал у организации огромный: есть техника, кадры, наработанная квалификация. Но, к сожалению, впереди нас ждет не работа, а длительный отпуск. Отток кадров уже начался. Однако предприятие пока не собирается сдавать позиции и окончательно уходить из отрасли, будем готовиться к очередным торгам в марте... Надеемся на сотрудничество с администрацией Сергачского района, которая на ближайшее время наметила ремонт небольшого участка дороги стоимостью 150 тыс. руб. Глава районной администрации Николай Михайлович Субботин с пониманием отнесся к проблемам дорожников, на протяжении многих лет обслуживавших местные дороги и пообещал оказать посильную помощь в предоставлении объемов работы. Рассчитываем, что Сергачскому ДРСП найдется место и на строительстве обхода Нижнего Новгорода. Терять надежду – последнее дело...».



Дорожники надеются выжить



В феврале уходящего года, будучи в командировке в Нижегородской области, я уже встречался с начальником Краснобаковского ДРСП Владимиром Кузнецовым. В те дни Владимир Викторович, несмотря на трудную ситуацию, сложившуюся вокруг предприятия, очень надеялся на изменения к лучшему. Искренне верил в то, что наступающий сезон будет для краснобаковских дорожников удачным. А как же иначе – ведь предприятие крепкое, со сложившимися традициями. И коллектив ДРСП опытный, еще помнит «золотые» для дорожников 80-е годы, когда у предприятия был такой объем работ, что сотрудники трудились в две смены.

Сам Владимир Кузнецов работает в Краснобаковском ДРСП с 1979 года, причем, возглавляет предприятие с 1983 года.

Сегодня Владимир Викторович всячески пытается скрыть свою досаду. Как и прежде, он немноговорит, рассказывая о проблемах своего предприятия.

– Сезон прошел средне, – говорит директор ДРСП, – мы надеялись на объемы работ по ремонту, но наши надежды не сбылись. Работали только на содержании автомобильных дорог. Как вы помните, у нас на балансе было 148 километров автомобильных дорог, 62,4 км из которых приходилось на трассу Нижний Новгород – Киров.

Зарабатывали мы еще и тем, что по заявкам организаций нашу технику в аренду давали.

А на будущий год планы пока неизвестны. Торги по содержанию автомобильных дорог в Краснобаковском районе выиграло Воскресенское ООО «Вираж». Видимо, кое-кто считает, что наша организация не может работать.

– Какова была первоначальная стоимость содержания автодорог Краснобаковского района в 2007 году?

– 24 миллиона рублей. А ООО «Вираж» выиграло торги за 22 миллиона! Предприятие на 10 процентов снизило цену на торги, за счет этого и выиграло их.

– И что же теперь – после 1 января людей отправите в долгий отпуск?

– Стаемся людей удержать, чтобы не разбежались. Хотя некоторые, конечно, хотят уходить.

– Неужели нет никаких надежд на то, что ДРСП «останется на плаву»?

– В следующем году в районе снова планируется большой объем работ по ремонту автодорог. Так что будем участвовать в торги, будем бороться и побеждать, – с оптимистичной улыбкой заканчивает разговор Владимир Кузнецов.

Вместо послесловия

Да, ситуация в дорожном хозяйстве Нижегородской области сложилась весьма непростая. Чем закончится возникшее после торгов «Противостояние» государственных и частных предприятий и как оно отразится на дорогах – нижегородцы почувствуют на себе в ближайшее время.

А мы в следующем номере журнала опубликуем комментарии на данную тему нижегородского губернатора Валерия Шанцева и директора Главного управления дорожного и транспортного хозяйства Нижегородской области Александра Герасименко.

И еще. Пока ситуация в региональном дорожном хозяйстве не изменится в лучшую сторону, журнал «Автомобильные дороги» будет постоянно освещать ситуацию на дорогах Нижегородской области.



Материалы специального выпуска подготовили Наталья Быкова и Сергей Рябов

Зоны перспективного развития



Все начинается с дороги – и новый день, и жизнь сама... А если быть еще ближе к реальности, – с дорог начинаются инвестиционные проекты, экономический рост, развитие межрегиональных и международных отношений. О том, как важно строить хорошие дороги, – в интервью с Председателем Правительства Карачаево-Черкесской Республики Аликом Хусеевичем Кардановым.

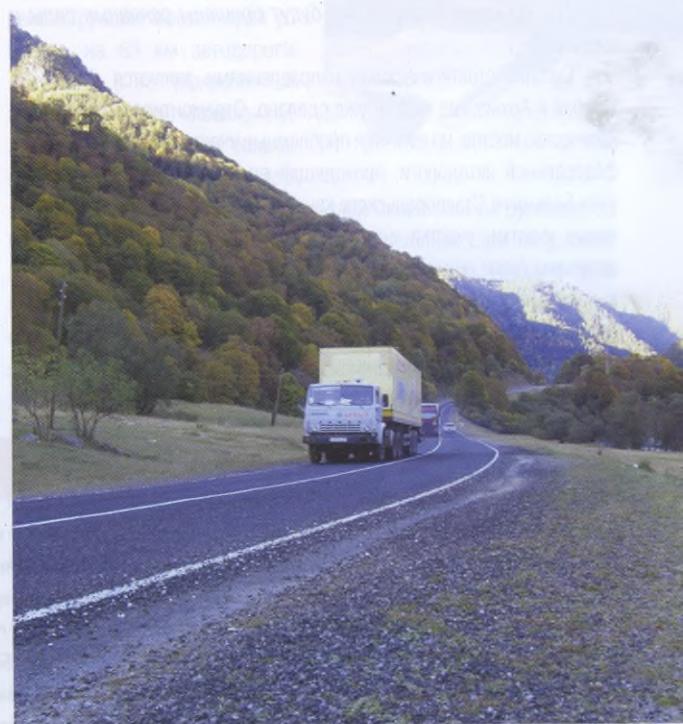
«АД»: Алик Хусеевич, расскажите, пожалуйста, об экономическом потенциале республики, о ее новых инвестиционных проектах, которые сейчас на слуху и, как известно, заинтересовали даже Президента России Владимира Путина. Ведь эти проекты напрямую связаны с развитием дорожной сети...

– Действительно, на недавнем экономическом форуме в Сочи республика представила 14 инвестиционных проектов, среди которых можно выделить три основных направления: развитие туристско-рекреационного комплекса, недропользование и гидроэнергетика. Президента России Владимира Владимировича Путина особо заинтересовала экологически чистая минеральная вода как одно из перспективных инвестиционных направлений республики, возможности развития курорта Архыз. Он высоко оценил потенциал Карачаево-Черкесии в сфере развития туристического бизнеса, производства питьевой воды, недропользования. Карачаево-Черкесии удалось сработать на форуме в ключе, обозначенном президентом, – смыкать бизнес с инвестиционными проектами. Республика стала одним из немногих регионов, которые смогли добиться письменных договоренностей о сотрудничестве. Крупная сделка с металлургической компанией об инвестировании десятков миллионов долларов в строительство туристско-рекреационного комплекса станет первым шагом, который должен привести под своим знаменем известнейшие российские и зарубежные компании в нашу республику. Если говорить конкретнее, инвестиционный проект предполагает открытие всесезонного курорта, строитель-

ство сети отелей, канатных дорог различного типа, лечебно-оздоровительных учреждений. Реализация проекта позволит активизировать туристический бизнес региона, создать новые рабочие места и дать импульс для развития отраслей индустрии. Это будет лучший инвестиционный проект в сфере развития туризма на юге России. Фактическая протяженность горнолыжных трасс только в одном ущелье составляет 250 км, протяженность канатной дороги – 65–70 км, возможности единовременного пребывания на курорте – 36 тысяч человек. Предполагается развитие туризма и в летнее время, что позволит ускорить окупаемость на 20–25%. На территории Архыза 50% – это так называемые «зеленые трассы», 35% – «синие трассы», 15% – «черные» и «красные» трассы – скоростные спуски, которые, собственно, и составляют имидж курорта. Не каждый курорт может похвастаться соотношением таких возможностей, которые есть в Карачаево-Черкесии. Нами проделана огромная работа, но предстоит сделать гораздо больше. Уже в ближайшее время будет создан экспертный совет при Правительстве республики, который будет контролировать ход строительства комплекса и правильность расходования денежных средств.

«АД»: И все же одним из самых весомых аргументов для привлечения потенциальных инвесторов и успешной реализации национальных проектов является наличие в регионе хорошей инфраструктуры и развитой дорожной сети...

– Абсолютно согласен. Такие зоны перспективного развития являются для нас приоритетом, согласно которому формируется программа дорожно-строительных и дорожно-ремонтных работ. Мы понимаем, что наличие развитой дорожной сети обеспечивает



Материалы специального выпуска подготовили Наталья Быкова и Сергей Рябов



едва ли не половину аргументов, которые принимает во внимание инвестор. Можно сколько угодно рассказывать о прекрасных климатических условиях, о богатствах и недрах, но если нет реальных шагов в развитии инфраструктуры, на привлечение серьезных инвестиций особо рассчитывать не стоит. Более того, автомобильные дороги для нас имеют первостепенное экономическое и социальное значение, поскольку железнодорожной сети у нас почти нет, и большое количество строительных материалов, продукции сельского хозяйства перевозится автотранспортом. Почти 70% продукции мы вывозим за пределы Карачаево-Черкесии. В Правительстве республики это хорошо понимают и учитывают при формировании регионального бюджета. В следующем году на расширение республиканской сети автодорог будет выделено 280 млн рублей, и мы будем следить за тем, чтобы эти деньги поступали своевременно. Федеральные субсидии на развитие дорожного хозяйства должны составить 320 млн рублей. Этих сумм, конечно, не достаточно, но по сравнению с предыдущими годами, процент увеличения неплохой.

«АД»: На какие направления будут брошены основные силы и средства?

– Сегодня стратегическими направлениями являются дороги на Домбай и Архыз, где многое уже сделано. Отремонтировано большое количество мостов, но есть еще проблемные участки: такие, как участок федеральной автодороги, проходящей по дамбе гидротехнического узла Большого Ставропольского канала, с аварийным мостом, оползневые участки, участки дорог подверженных опасным природным явлениям (сели, камнепады, осыпи, лавины). На этих направлениях в настоящее время ведутся работы по обоснованию инвестиций в реконструкцию автодороги А-155 Черкесск – Домбай до границы с Республикой Грузия, в том числе обход дамбы гидротехнического сооружения, варианты проектирования оползневого участка, участка ав-

тодороги с транспортной развязкой с учетом существующего тоннеля и защита федеральных автодорог от опасных природных воздействий.

Второе важнейшее направление – это строительство автодорог, соединяющих горные курорты Северного Кавказа с Черноморским побережьем (по направлению Черкесск – Адлер км 0+000-км 280+000) в Карачаево-Черкесской Республике, Краснодарском крае. По данному вопросу подготовлена предпроектная документация – обоснование инвестиций.

Также серьезное внимание уделяется сохранению существующей сети автомобильных дорог общего пользования, повышению эффективности использования бюджетных средств, внедрению прогрессивных технологий и материалов.

Это наиболее перспективный путь при постоянной нехватке средств.

«АД»: Сейчас, в зимнее время, особенно острый вопрос для дорожников Карачаево-Черкесии – сильные снегопады. Готова ли республика к этим испытаниям?

– В этом году природа начала испытывать нас на прочность еще в начале ноября. В первую неделю были обильные снегопады, в результате которых произошло обрушение опор с линиями электропередач, оползнями и камнепадами были перекрыты во многих местах дороги. В горной местности уровень снежного покрова достигал одного метра. Но уже через несколько часов благодаря оперативной работе дорожных служб движение было полностью восстановлено. Это еще раз говорит о том, что наши дорожники всегда готовы работать в экстремальных условиях: в любое время суток, в любую погоду. Вспомните хотя бы печальный 2002 год, когда горные реки разрушили сотни километров дорог и десятки мостов в республике. Все, кто имел хоть какое-то отношение к дорожному хозяйству, круглосуточно находились на рабочих местах, чтобы по мере возможности поправить критическое положение. Помимо своих прямых обязанностей по скорейшей расчистке и восстановлению размытых участков, дорожники помогали сотрудникам ГИБДД регулировать проезд, да еще и спасали людей из затопленных районов. Причем, делали все это не дожидаясь ни специальных распоряжений, ни денег, – к сожалению, финансирование аварийно-спасательных работ тогда запаздывало...

«АД»: Это лишний раз подтверждает, что дорожники – люди универсальной квалификации, огромного трудолюбия и широкой души. Что пожелаете им в преддверии Нового года?

– Во-первых, хочу поблагодарить дорожников Карачаево-Черкесии за добросовестный труд, благодаря которому осуществляется развитие дорожного хозяйства нашей республики. В Новом году я желаю им больших объемов работ и новых трудовых успехов, а также здоровья, благополучия и праздничного настроения!

Справка «АД»

Карачаево-Черкесская автономная область была образована 12 января 1922 г. постановлением ВЦИК. В июле 1991 г. область получила статус республики в составе Российской Федерации. Административный центр республики – г. Черкесск. Карачаево-Черкесия расположена в юго-западной части Российской Федерации, предгорьях северо-западного Кавказа, граничит с Краснодарским и Ставропольским краями, Кабардино-Балкарской Республикой, на юге граница проходит по Главному Кавказскому хребту с Республикой Грузия. Карачаево-Черкесия занимает территорию 14,3 тыс. км². Большая часть территории республики занята горами (около 80%). На юге республики тянутся Водораздельный и Боковой хребты Большого Кавказа, достигающие до 4000 м. На границе с Кабардино-Балкарией расположена самая высокая вершина Европы – Эльбрус, 5642 м. Через хребет к побережью Черного моря ведут перевалы – Марухский и Клухорский. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 2850 км, из которых дорог общего пользования 1889 км.



Вниманию иностранных инвесторов

История развития федеральных автомобильных дорог Карачаево-Черкесии начинается в далекой древности. Почти тысячу лет назад по территории современной республики были выбраны две основные дороги, по которым везли в Россию драгоценный шелк. Несколько столетий они оставались единственными артериями, связывающими маленький кавказский регион с «большой землей», и лишь в XIX веке в республике началось целенаправленное дорожное строительство, соединившее к началу XX века все аулы с городом Черкесском. К чему привела Карачаево-Черкесию современная история развития федеральных автомобильных дорог, – нам рассказал начальник ГУ «Управление федеральных автомобильных дорог на территории Карачаево-Черкесской Республики» Игорь Николаевич Кравченко.

Ад: Управление федеральных автомобильных дорог на территории Карачаево-Черкесии было создано не в самый лучший период для дорожной отрасли республики. Расскажите, с чего все начиналось...

– Дорожное хозяйство республики не только обширное, но и очень интенсивное. В нем, как и в целом по стране, в определенное время наблюдались кризисные явления. Именно тогда были «заморожены» некоторые очень важные для территории объекты, в начале 90-х годов основные дороги союзного значения «Лермонтов – Черкесск», «Невинномысск – Домбай», подъезды к международному центру отдыха «Архыз», астрофизической обсерватории и к границе с Республикой Грузия не попали в перечень федеральных автомобильных дорог и были переданы территории. В 1992–1997 годах эти дороги финансировались по остаточному принципу и в момент включения их в перечень федеральных автодорог оказались в худшем состоянии, чем дороги в соседних регионах. Для преодоления этих негативных последствий и ускоренного развития федеральных автомобильных дорог республики в 1999 году было образовано Управление федеральных автомобильных дорог на территории Карачаево-Черкесии «Упдор «Карачаево-Черкесск». Меры, предпринятые руководством управления, а его возглавил бывший председатель правительства республики Озов Анатолий Галимжанович, при помощи руководства Росавтодора и республики позволили за 5–6 лет существенно улучшить ситуацию.

АД: Что конкретно было сделано за этот период?

– Начали оживать стройки прошлого века. Жители и гости республики отмечают значительные улучшения уровня содержания автомобильных дорог и их ускоренное развитие. В этот период была начата реконструкция дорог, наиболее важных для Карачаево-Черкесии. В частности, трасса «Лермонтов – Черкесск», связывающая столицу республики с Минеральными Водами, международным аэропортом и соседними республиками, а также автомобильная дорога «Черкесск – Домбай», которая способствует возрождению рекреационно-туристического комплекса «Домбай – Теберда – Архыз». За прошедшие шесть лет введено в эксплуатацию после реконструкции более 16 км федеральных дорог, отремонтировано

187 км, на 82 километрах восстановлены изношенные верхние слои дорожных покрытий, на 95 километрах выполнено устройство поверхностной обработки, отремонтированы и приведены в соответствие со II технической категорией 14 мостов. Почти десять лет ждал воплощения проект реконструкции моста через р. Кубань на 63 км автодороги «Подъезд к г. Черкесск» от магистрали М-29 «Кавказ». И это стало возможным только после образования Упдор «Карачаево-Черкесск». С первых дней своей работы руководство управления с помощью руководства республики, при поддержке Росавтодора начало работать над этой проблемой. И уже в 1999 году работы по реконструкции моста были начаты. В 2002 году мост, построенный под дорогу первой технической категории, был сдан в эксплуатацию и прошел испытание тяжелейшим паводком 2002 года, хорошо известным на юге России. Кстати, последствия этого паводка были ликвидированы довольно быстро.

АД: Стихия 2002 года принесла немало бед северокавказским регионам, но и наверняка многому научила. Понятно, что уберечься на сто процентов от страшных сюрпризов природы невозможно, но все же решается ли в Упдоре «Карачаево-Черкесск» вопрос о предупреждении негативного влияния паводков, оползней, селей, горнообразовательных процессов?

Непредсказуемость природы всегда была одной из самых серьезных проблем для дорог Карачаево-Черкесии, но мы делаем все, чтобы свести к минимуму негативные последствия от влияния пагубных для дорог погодных явлений. На территории республики много оползневых участков, наиболее крупные из них – участок автодороги А-156 «Лермонтов – Черкесск» 78–79 км и участок авто-





дороги А-155 «Черкесск – Домбай» 95–97 км район ст. Красногорской. Немало времени и убедительных аргументов потребовалось для того, чтобы в Росавтодоре было принято протокольное решение о выделении средств на проектно-изыскательские работы по этим двум участкам в 2002 году, а затем в 2005–2006 годах о выделении средств на капитальный ремонт первого участка на выезде из г. Черкесск. Работы на этом участке завершены в текущем году, что обеспечит надежный бесперебойный проезд автотранспорта из г. Черкесска на Кавказские Минеральные Воды, республики Дагестан, Северная Осетия, Чечня, Ингушетия и Кабардино-Балкария. Инженерное решение реконструкции оползневого участка автодороги А-155 «Черкесск – Домбай» 95–97 км будет определено отдельным разделом в предпроектной документации, затем будет осуществлена подготовка инженерного проекта, а его реализация позволит обеспечить стабильное и бесперебойное движение транспорта в направлении Домбая, Архыза, Адыгеи и Краснодарского края. К сожалению, по-прежнему большую проблему дорогам создают продолжающиеся в республике горообразовательные процессы, которые вызывают оползневые и просадочные явления, сход селей, обвалов, осыпей. Для предотвращения этих явлений так же разработана программа по защите и обустройству дорог – это устройство новых подпорных стенок, защитных сеток-ловушек против камнепадов, устройство берегоукрепительных сооружений.

«АД»: Стремление приспособиться к кипризам природы – вечный для дорожников вопрос. Но есть еще и проблемы сегодняшнего дня, на что направляются основные силы и средства...

– Сегодня самое серьезное внимание уделяется сохранению существующей сети автомобильных дорог общего пользования, повышению эффективности использования бюджетных средств, путем внедрения прогрессивных технологий и материалов. Это наиболее перспективный путь при постоянной нехватке средств. Значительные средства направляются на выполнение целевых программ: это в первую очередь разметка всей сети автомобильных дорог. Большие объемы работ выполняются по приведению полосы отвода в нормативное состояние, установке недостающих

знаков, барьерного ограждения, электроосвещения и ряда других мероприятий. Так, только в 2005 году заменено и установлено 507 дорожных знаков, нанесено горизонтальной разметки 104 тыс. кв. м, заменено и установлено 6,1 км барьерных ограждений, заменено и установлено 389 штук направляющих устройств, ликвидировано 10 несанкционированных съездов и выездов. Объем средств на содержание автодорожной сети возрос за эти годы более чем в 7 раз.

«АД»: Много ли в республике подрядных организаций, которым можно было бы смело доверить работу по выполнению как насущных задач, так и самых крупных, дорогостоящих проектов?

– Основные объемы работ по содержанию дорог и мостов выполняют два дорожно-эксплуатационных предприятия – № 162 и № 163. Они образованы в 1957 году и с тех пор выполняют эту работу. ФГУ ДЭП № 162 уже более 10 лет возглавляет профессиональный дорожник Заур Хусеевич Казиев, здесь сложился работоспособный коллектив, одних ветеранов дорожной отрасли трудится 12 человек. ФГУ ДЭП № 163 в течение 30 лет возглавлял Магомед Ильясович Джаммаев, на смену ему пришел Иоска Хаджимуратович Эбзеев, который, опираясь на коллектив ветеранов отрасли, стремится закрепить достигнутые успехи. Хорошо зарекомендовали себя Александр Владимирович Шилов, Яков Иванович Подопригора, главные инженеры ДЭПов, Светлана Николаевна Иваненко, Валентина Евгеньевна Павличенко – начальники ПТО ДЭПов. Для качественного ведения дорожных работ ДЭП № 162, ДЭП № 163 имеют специалистов высокой квалификации, опытных дорожных рабочих. Особо хочется отметить автогрейдеристов В.М. Шмыглина, В.Г. Супрунова, экскаваторщиков С.С. Цымблина, В.Б. Джабаева, водителей КамАЗов И.В. Шнайдер, А.В. Склярова, А.Г. Толмачева и многих других. Как говорили в старину, их работа – строительство – прямая дорога в рай... Чувствуется, что большое будущее у таких подрядчиков как «Фатон» и УМС «Черкесское». И в управлении федеральных автомобильных дорог республики сложился работоспособный коллектив. Инициатор создания управления и его первый начальник Анатолий Галимжанович Озов, будучи уже на пенсии, продолжает трудиться в управлении в



качестве заместителя начальника управления. Существенную лепту в работу управления вносят Александр Иванович Богданов – главный инженер, начальники отделов Руслан Кайтбиевич Курачинов, Василий Петрович Жиров, заместитель начальника отдела Руслан Сапарович Батчев, специалисты Зейнат Тахировна Абдуразакова, Светлана Курмановна Бытдаева, Елена Геннадьевна Галеева, Ирина Анатольевна Дементьева, Людмила Михайловна Перова и многие другие.

«АД»: Перспективные планы на ближайшие годы уже разработаны?

– Управление разработало программу развития федеральных дорог Карачаево-Черкесской Республики до 2010 года. Предложения приняты и вошли в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». Эта программа предусматривает приведение в нормативное состояние всей сети федеральных дорог и капитальный ремонт всех искусственных сооружений. Планируется также капитальный ремонт автодороги подъезд к МЦО «Архыз» от 20 км до 95 км, реконструкция автодорог А-156 «Лермонтов – Черкесск», подъезд к г. Черкесск от магистрали М-29 «Кавказ», А-155 «Черкесск – Домбай» до аула Кумыш, а от аула Кумыш до поселка Домбай – капитальный ремонт. На перспективу задумана скоростная транзитная магистраль Черкесск – Адлер. Когда она станет реальностью, сочинские курорты, кавминводская группа, Приэльбрусье и туркомплекс «Домбай – Теберда – Архыз» будут объединены «золотым кольцом». Нами проделана большая работа – подготовлена вся предпроектная документация по строительству дороги к побережью, которая прошла все экспертизы, кроме экологической. Но с учетом того, что предложенная нами трасса затрагивает всего 1,5 км заповедника, не исключено, что Правительство РФ может принять решение в пользу этого варианта – протяженностью всего 276 км. Он существенно разгружает автодорогу по побережью Черного моря. Кроме того,

этот вариант позволяет круглогодично эксплуатировать дорогу, так как нет подъема на перевал, значительно выше вероятность привлечения инвесторов с учетом возможной платности дороги.

«АД»: Игорь Николаевич, дорожники в регионах утверждают, что сегодня отрасль переживает не лучшие времена, и что переломить ситуацию невозможно без вмешательства власти. А вы каких решений ждете от государства?

– Я жду исполнения решений всех прошедших в этом году конференций, где четко и ясно всеми службами заявлялось о выделении достаточных средств на содержание, реконструкцию и строительство автодорог. Сегодня отрасль получает одну десятую от необходимых средств, и соответствующие расчеты предоставлены во все органы власти... Помимо того, мы, дорожники, ждем принятия закона о дорогах. Наша отрасль осталась единственной, которая не имеет собственного закона, где было бы написано, каким образом и из каких источников должны финансироваться дороги, как должны расходоваться средства. Многие территории имеют свои нормативные акты, но необходим еще единый для всей Федерации закон, который бы защищал всех дорожников и подсказывал допустимые пути развития для отрасли. Мы ждем развития сети платных автодорог. Многие инвесторы готовы вкладывать деньги в эти проекты, но окончательно механизм еще не проработан. Хотя возможности здесь огромные. К примеру, наша Карачаево-Черкесия, где в курортных зонах ежегодно идет стопроцентное увеличение притока туристов, интересует иностранный капитал...

«АД»: Пожелаем, чтобы в Новый год все задуманное дорожниками осуществилось...

– От себя лично тоже хочу поздравить дорожников Карачаево-Черкесии и всех других регионов с наступающим Новым годом. Пусть они будут здоровы, любят свою работу, пусть их дети и внуки тоже будут дорожниками, ведь это добросовестнейшие и благороднейшие люди, на которых держится вся наша Россия.





От Ставрополя до Черкесска

Директор ООО «Рисна»
Алексей Засепин



Помните старую кавказскую пословицу о том, что хороший сосед ближе дальнего родственника? В Карачаево-Черкесии с соседями не просто дружат, с ними еще и строят долгосрочные партнерские отношения. С недавних пор на федеральных трассах, проходящих по территории республики, работает предприятие из Ставрополя – «Рисна», образованная в 1999 году для выполнения работ по строительству, ремонту и эксплуатации инженерных сооружений на автомобильных дорогах Южного федерального округа. Сегодня «Рисну» хорошо знают как в Ставрополе, так и в Тамбове, Волгограде, в Карачаево-Черкесской Республике. За девять месяцев 2006 года предприятие успело завершить ремонт одиннадцати мостов, одновременно занимаясь работами по со-

держанию еще порядка 200 мостов и путепроводов. В общей сложности с января по октябрь было освоено около 65 млн рублей. В России немало организаций, которые позавидовали бы таким объемам работы. Впрочем, подобный успех легко объясним: если фирма состоятельная и надежная, дела для нее найдутся. «Рисна» по праву заслужила доверие заказчиков и партнеров. Структура организации построена таким образом, что позволяет проводить даже относительно небольшие объемы ремонтных работ (до 300–500 тыс. рублей) и организовывать работы по содержанию локальных парков мостов (10–20 единиц) на расстоянии до 1,5 тыс. километров от производственных баз. Руководство предприятия проводит гибкую финансовую и ценовую политику, пользуется кредитной поддержкой банков, что позволяет успешно участвовать в тендernых торгах любого уровня.

На балансе более 220 мостов

Приоритетным направлением деятельности фирмы является ремонт автодорожных мостов. К этому делу, которое на первый взгляд кажется отработанным до мелочей, «Рисна» подходит творчески, индивидуально занимаясь с каждым сооружением в зависимости от его конструктивных особенностей, возраста и условий эксплуатации. Здесь предприятию помогает постоянное партнерство с рядом специализированных проектных организаций, совместно с которыми фирма находит правильные технические решения, часто позволяющие на порядок снизить себестоимость ремонтных работ, увеличить их эффективность и сократить сроки производства.

Применение технологий торкретирования старых бетонных поверхностей, современных добавок к бетону, гидрофобизаторов,

Отремонтированный мост через реку Цимла на федеральной автодороге Волгоград-Каменск-Шахтинск





ремонтных смесей типа «Эмако», резко повышает качество работ и увеличивает срок службы сооружений.

Кстати, о сроках службы. Продлить жизнь искусственного сооружения помогает грамотная эксплуатация мостового перехода и вовремя проведенный планово-предупредительный ремонт. Иными словами, от предприятия, занимающегося этими вопросами, зависит очень многое. «Рисна» каждый год выполняет до 20 планово-предупредительных ремонтов мостов и путепроводов, своевременно и надежно доводя сооружения до нормативов по безопасности дорожного движения и устранивая локальные дефекты, влияющие на их долговечность и внешнюю эстетику. Ну и, конечно, работы по содержанию мостов, без чего движение даже по новеньkim объектам к досаде автомобилистов продолжалось бы не более года. Содержание мостового перехода – это целый комплекс регламентных работ, начиная от очистки сооружения от грязи, снега, льда и растительности и заканчивая локальными ремонтами отдельных конструктивных элементов. Сегодня заказчики всех уровней от муниципального до федерального значения начинают понимать, что эксплуатация такого дорогостоящего сооружения, как мост или путепровод, специализированной фирмой позволяет повысить его долговечность, увеличить безопасность дорожного движения, отсрочить или уйти от денежных затрат на его ремонт. В настоящее время «Рисна» содержит более 220 мостов на автодорогах Южного федерального округа.

Еще один вид деятельности предприятия – обустройство дорог, то есть установка металлического барьерного ограждения, бордюров, дорожных знаков, информационных и рекламных щитов, устройство прикромочных и водосбросных лотков, ливневых канализаций, дренажей. Стоит ли говорить о том, насколько важно качественное выполнение этой работы, от которой в немалой степени зависит ситуация с травматизмом на дорогах. Именно необустроенностю трасс надлежащим образом зачастую приводит

к дорожно-транспортным «приключениям». Но там, где работает «Рисна», дороги обустроены по всем правилам.

Современная техника, профессиональные кадры

Часто говорят, что счастье – дело техники. Дорожники и мостовики эту шутливую поговорку воспринимают вполне серьезно, потому что от технической оснащенности зависит и возможность быстро выполнить работу с результатом, отвечающим современным требованиям, и величина производственных затрат, и шанс выиграть конкурсные торги. У «Рисны» с техникой полный порядок. В настоящее время предприятие располагает производственными базами в Ставрополе и Волгограде, оснащено грузоподъемными кранами, автотранспортом, современным отечественным и зарубежным оборудованием.

И все же главное достояние предприятия – это его высококвалифицированные, преданные любимому делу сотрудники. В «работе» у главного инженера Шевцова Петра Геннадьевича, опытнейшего руководителя, часто находятся одновременно от 5 до 15 объектов ремонта и строительства, расстояние между которыми может быть более 1,5 тыс. км. Но профессионализм ведущих специалистов, а это и главный механик – Параксевов Константин Иванович, начальник ПТО – Ковган Александр Анатольевич, начальники участков – Павлов Николай Иванович, Васильченко Александр Михайлович, Титоренко Юрий Александрович, помогает на каждом объекте наладить качественную бесперебойную работу.

Немало на предприятии и молодых перспективных работников. Молодежь, которая сегодня не очень охотно осваивает дорожные специальности, в «Рисне» все же идет. Основание – неплохая по региональным меркам зарплата и возможность перенять профессиональный опыт у старших товарищей. Мастер строительно-монтажных работ Юрий Козлов, бригадир Николай Реморенко, инженер-снабженец Георгий Абалаидзе, специалист ПТО Дмитрий Велигодский, инженер по содержанию мостов Александр Колобров, хотя и молодые, но уже ведущие на своих участках специалисты.

«Каждый, кто работал и работает на предприятии, достоин хороших, добрых слов, – считает директор ООО «Рисна» Алексей Павлович Зацепин. – В любую погоду и время суток, порой вдали от дома наши специалисты честно делают свое дело, за что, уверен, очень много людей им благодарны. Ведь «Рисна» свою работу выполняет быстро и качественно».





Бизнес-леди Северного Кавказа



В начале 90-х годов прошлого века, в период бурных реформ, ломавших судьбы миллионов россиян, супруги Татьянко остались не у дел. Геннадий Михайлович в то время служил военным летчиком, а Раиса Савельевна работала психологом. Их профессии оказались не востребованы в «новой» России.

Но, оставшись без работы, супруги не стали опускать руки и окончательно опираться на бирже труда. Тем более, что у них подрастали

две дочери и надо было выживать любой ценой. Так уж сложились обстоятельства, что летчик был вынужден на некоторое время работать дорожным рабочим.

Однако офицеру запаса, обладавшему хорошими организаторскими способностями, не было смысла ограничиваться физическим трудом. И поразмыслив, Геннадий Михайлович и Раиса Савельевна приняли совместное решение – надо идти в ногу со временем и открывать свое дело. И в 1991 году супруги создают в Ставрополе предприятие «Мост-Сервис». Как шутили некоторые знакомые – Татьянко взяли семейный подряд.

Мостостроительное предприятие создавалось как товарищество с ограниченной ответственностью. Главным направлением его деятельности должны были стать строительство, ремонт и реконструкция мостов, путепроводов и сооружений на дорогах Ставропольского края.

Геннадий Михайлович и Раиса Савельевна энергично взялись за дело – закупили технику, арендовали административное здание, собрали коллектив. Руководители предприятия «Мост-Сервис» сразу решили сделать упор на выполнение заказов качественно и в срок. Слово офицера не было для Геннадия Михайловича пустым звуком. И пошли заказы, и закипела на предприятии работа.

В первые годы своего существования товарищество занималось реконструкцией и ремонтом малых мостов. Заработанные деньги вкладывались в основное развитие производства. Постепенно база ТОО «Мост-Сервис» стала прирастать ремонтными цехами, гаражами и мастерскими.

Шло время, и заказчики стали считаться с «Мост-Сервисом». Один за другим приходили заказы на возведение крупных объектов. Причем, предприятию нередко доверяли полный цикл работ – от проектирования до сдачи объектов «под ключ».

За 15 лет деятельности «Мост-Сервисом» построено большое количество жизненно важных объектов, которыми ныне пользуют-

ся миллионы людей. Назовем лишь некоторые из них, которые постоянно на слуху у жителей Северного Кавказа. Это – четырехпролетный железобетонный путепровод длиной 65 метров и шириной 30 метров на обходе села Татарка; трехпролетный мост через реку Барсучки длиной 50 метров и шириной 30 метров; трехпролетный мост через сбросный канал длиной 50 метров и длиной 26 метров.

По мере увеличения объемов работ росла и численность коллектива. Если в момент создания «Мост-Сервиса» в нем трудилась одна бригада численностью 7 человек, сегодня на предприятии работает до 150 человек.

– Костяк предприятия сегодня составляет 70 сотрудников, – уточняет Раиса Савельевна, – в сезон, по мере необходимости, еще приглашаем работников. Причем, набираем их в том месте, где работаем.

– Велик ли автопарк вашего предприятия?

– У нас есть все, что необходимо для выполнения качественной работы. Техники насчитывается 40 единиц. Три крана, один из которых – 40-тонный, бетоносмесители, КамАЗы с прицепами, тягач, вахтовые машины. Наши инженерно-технические специалисты обеспечены компьютерами, офисной техникой, геодезическими приборами.

– И каковы сейчас объемы работ ООО «Мост-Сервис»?

– В прошлом году мы освоили 60 миллионов рублей. А в этом году пока «набежало» только 30 миллионов.

Примечательно, что дети Геннадия Михайловича и Раисы Савельевны пошли по стопам родителей. Старшая – Людмила, окончив три года назад Ставропольский государственный университет и получив юридическое образование, работает в отделе кадров ООО «Мост-Сервис». А младшая – Елена – учится сейчас в том же вузе на инженера-дорожника.

– Дочери выбрали родительский путь по своему желанию или чтобы укрепить кадры вашего предприятия? – интересуюсь я.

– Сама жизнь заставила нас принять такое решение, – признается Раиса Савельевна, – это случилось после смерти мужа. Причем, ушел Геннадий Михайлович внезапно. Вот как бывает, жил человек – и нет человека. И мы решили на семейном круге всегда поддерживать друг друга.

После смерти мужа Раиса Татьянко не сломалась. Напротив, заняв место Геннадия Михайловича, она смогла удержать от распада предприятие, созданное титаническими усилиями. Более того, со временем объемы работ стали увеличиваться.

Как же это удалось хрупкой интеллигентной женщине? Удалось благодаря тому, что всегда рядом с ней были дочери, были соратники, которые и в радости, и в горе подставляют плечо.

О них Раиса Савельевна готова рассказывать часами.

– Есть же люди, которые не могут жить без дорог! – говорит директор. – Вот моя правая рука – Георгий Месропович Налбадян. Этот человек всю жизнь на дороге. Когда он сидит в кабинете, то начинает болеть. А если нет работы – наступило межсезонье, или



пора уходить в отпуск – для Георгия Месроповича это трагедия. Я отправляю его в санаторий и приказываю выключить телефон, чтобы человек отдохнул спокойно. Георгию Месроповичу 60 лет в этом году исполнилось и для него дороги – это все!

Или, например, Джамал Гаджиевич Байрамов. Он может в одну секунду собраться и отправиться в любую сторону, куда требует работы.

Отмечу и инженера ПТО Ольгу Вячеславовну Баллякину. Это грамотнейший специалист. Хоть женщинам это и не свойственно, но она признается, что любит запах асфальта. Так и говорит: «Я люблю постоянно быть в дороге. Почувствую запах асфальта – и живу».

– *Каково вам, женщине, руководить мужским коллективом?*

– Нормально. Это я с виду такая пухистая, – скромно улыбаясь, произносит Раиса Савельевна, – мои коллеги признаются, если я говорю тихо, значит – быть грозе. Я редко повышаю голос. Чем тише говорю, тем проштрафившемуся страшнее. Крик абсолютно ничего не решает. Пришла, тихо поговорила с человеком – и порядок.

В последние годы сотрудники предприятия построили трехпролетный мост через балку Рагули в Туркменском районе, возвели путепровод на обходе города Светлоград, провели реконструкцию моста через реку Кума в станице Бекешевской и трубы на федеральной дороге Черкесск – Домбай.

– *Какой объект вам запомнился более других?*

– Все они запоминаются. В каждый объект часть души вкладываешь. Переживаем, ссоримся, доказываем что-то друг другу. А потом, когда сдаем объект в эксплуатацию, и уезжать жалко. Столько нервов здесь было потрачено! И жалко с ним расставатьсяся, как с хорошим человеком, с которым успели подружиться.

А самый тяжелый объект был на границе Калмыкии и Ставропольского края. Мы строили там дорогу Элиста – Кисловодск. Представляете, такая картина – степь, пыльная буря, не видно ничего. Там не было ни света, ни воды, чтобы помыться. Быт совершенно не был устроен. Людям тяжело работать в таких условиях.

Сегодня предприятие, несколько лет назад реорганизованное в

ООО, известно не только в Ставропольском крае, но и за ее пределами. И заслуженно пользуется непрекаемым авторитетом среди дорожников.

Сейчас ООО «Мост-Сервис» активно работает на федеральных дорогах Карачаево-Черкесской Республики. Здесь предприятие построило такие объекты, как свайное удерживающее сооружение длиной 120 метров на дороге Лермонтов – Черкесск; три железобетонных прямоугольных трубы на дороге Черкесск – Домбай.

– В Карачаево-Черкесии люди хорошие, – с добрым улыбкой замечает Раиса Савельевна, – и конкретные: скажут – сделаем, значит – сделают. Люди слова. Особенно я уважаю начальника ФГУ ДЭП № 162 Заура Хусеевича Казиева. Это очень мудрый и обязательный человек. Слова на ветер не бросает. Всегда накормит, всегда пожалеет...

В 2004 году Раису Татьянко чествовали в Москве, как «Мецената столетия». А в следующем году ее имя вписали в «Золотую книгу России».

– Я даже не знаю, кто выдвинул меня на соискание этих высоких званий, – призналась Раиса Савельевна. – Серьезно говорю! Видимо – ветераны. Они ведь благодарности пишут и пишут во все инстанции. У нас много ветеранов. Мне жалко их. Пенсия у них маленькая, а мы зарабатываем неплохо. Я всегда подписываю их письма с просьбами о материальной помощи.

А для меня работа превыше всего. Если я не заработаю денег, значит и ветеранам не помогу!

– *Раиса Савельевна, а почему вы меценатский значок не носите?*

– Руки не доходят его надеть, – смущенно промолвила директор ООО «Мост-Сервис».

У Раисы Татьянко растет пятилетняя внучка Алина.

– Грамотная девочка – она уже умеет и читать и писать, – отмечает счастливая Раиса Савельевна, – время от времени надевает очки, садится в кресло и говорит: «Я буду, как бабушка».

Как знать, может быть, девочка с годами не забудет свое детское обещание. И продолжит дело своей энергичной бабушки – современной бизнесследи Северного Кавказа.





Зима – пора горячая



За несколько производственных сезонов трудно набраться опыта, освоить сложные технологии и получить репутацию дорожного строителя, которому можно доверять серьезные объекты. Для этого нужно не торопиться, целенаправленно следовать «вектору развития», дополняя накопленный годами опыт богатыми возможностями современной техники. ФГУ ДЭП-163, вот уже несколько десятилетий работающее на федеральных трассах, с честью выдержало испытание временем.

«Все, что планируется, выполняем»

Дорогу нельзя построить и забыть. Она требует постоянного внимания и ответственного труда, особенно в климатических условиях Северного Кавказа, где в течение суток температура воздуха может переходить через отметку 0 градусов Цельсия 3–4 раза, к чему стоит прибавить увеличившийся в последние годы поток

автотранспорта. Не нужно иметь специального образования, чтобы понять, что построенные в середине прошлого века под нагрузку кавказской арбы дороги не в силах справиться с нагрузками от автомобилей типа КамАЗ общей массой в 31 тонну, автомобилей типа «Манн» и «Мерседес» массой по 47 тонн, по милости которых даже самое современное дорожное покрытие живет не больше восьми-десяти лет. «Работы на дороге всегда достаточно, – уже профессиональным взглядом отмечает генеральный директор ДЭП-163 Иосиф Хаджи-Муратович Эбзеев. – Вопрос упирается в финансирование. Хотя все, что планируется на сезон, выполняем. За эти лето и осень реконструирован десятикилометровый участок дороги на Пятигорск, серьезно пострадавшей из-за большегрузного транспорта, везущего из республики наразн и цемент. В результате его движения на покрытии, не рассчитанном на подобные нагрузки, образовались колейности глубиной до 10 см. Однако участок за достаточно короткий срок мы успели практически полностью довести до современных нормативов, причем, поверхностная обработка получилась очень неплохо. Кроме того, в этом году сдали подъезд к Черкесску от М-29 «Кавказ», на этом же участке автодороги установили новые дорожные знаки на бетонных фундаментах в соответствии с требованиями ГОСТ. Из-за отсутствия финансирования в течение последнего ряда лет в 2006 году были произведены работы по устройству односкатной кровли административного здания, ремонт лаборатории на АБ3 и собственной котельной. ДЭП-163 имеет собственный асфальтобетонный завод ДС-158, удовлетворяющий потребности предприятия в качественном и недорогом материале. За смену АБ3 выпускает 400 тонн асфальтобетона, а при необходимости может увеличить производительность до 600 тонн.

Благодаря опытным сотрудникам

Результатами последнего дорожно-строительного сезона руководство ДЭП-163 осталось довольно, хотя и признает, что проблемы,





препятствующие нормальному рабочему ритму предприятия, еще остались. Директор считает большим упущением непростительно низкое в последние годы финансирование асфальтоукладочных работ, из-за чего из организации ушли многие ценные кадры, а вместе с ними и накопленный опыт. Сегодня предприятие пытается исправить ошибку: приобретен асфальтоукладчик, способный работать по заданным параметрам, однако вопрос привлечения настоящих специалистов на новую технику до сих пор не решен. «Если раньше было много учебных заведений, готовивших профессиональных дорожников, то сейчас техникумы выпускают все больше юристов и экономистов, – развивает самую большую тему главный инженер ДЭП-163 Яков Подопригора. – Мы вынуждены обучать кадры в Армавире и Санкт-Петербурге, что очень накладно». Сегодня в ДЭП-163 трудятся 114 человек, тогда как до перестройки численность сотрудников приближалась к двум сотням. А ведь работы с той поры на дорогах Карачаево-Черкесии не стало меньше. Причина сокращения численности сотрудников, скорее, в невысокой заработной плате, за которую не соглашаются



работать молодые специалисты. Так что пока основные надежды руководство предприятия связывает с опытными работниками, привыкшими к горячему дорожному делу настолько, что уже едва ли способными когда-нибудь ему изменить. С 1976 года трудится в ДЭП-163 Виктор Иванович Шаганов, занимающий сегодня должность заместителя директора, давно работает механик Николай Федорович Лагошин, досконально знающий каждый механизм в дорожной технике. Обладают редким талантом выполнить любую по сложности и объему работу качественно и в срок Анатолий Андреевич Кузнецов, Андрей Иванович Шумилин, Александр Григорьевич Медведецкий и некоторые другие сотрудники. Не считается со временем и по необходимости может остаться на работе за полночь начальник планового отдела Светлана Николаевна Иваненко, которую на предприятии считают незаменимым специалистом... Почетный список можно долго продолжать, поскольку в коллективе ДЭП-163 работает немало истинных дорожников, всей душой преданных своему делу. По словам директора, если бы всё предприятие равнялось на передовиков, то давно бы стало лидером дорожной отрасли не только в масштабе республики, но и всей России.

Встретим любую непогоду

Пока же ДЭП-163 выполняет работу на сумму 30 млн рублей в год, хотя при стопроцентном финансировании может освоить до 80 миллионов. И продолжает выполнять обязанности, порученные за-

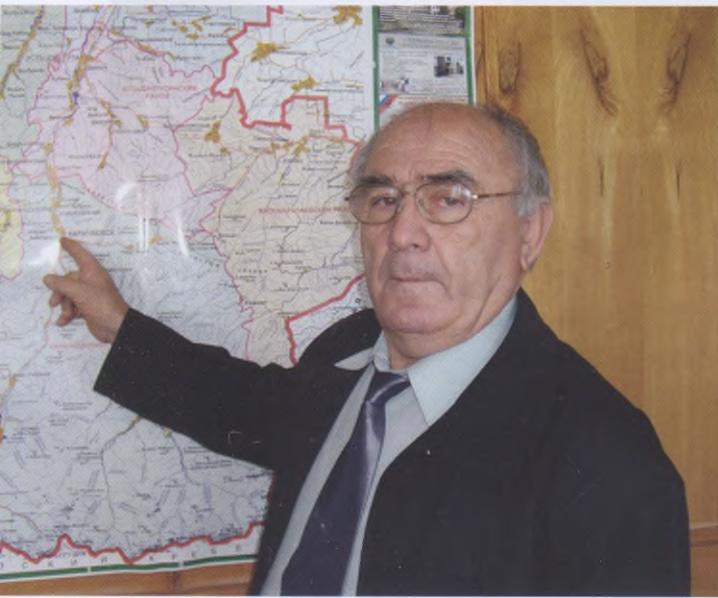


казчиком. Неверно думать, что с наступлением зимы горячая пора для дорожников заканчивается. Сейчас их главная задача – не допустить заторов и остановок на дорогах, поэтому рабочий день может начинаться и в два, и в три часа ночи. В сильные снегопады, которые не так уж и редки в горной Карачаево-Черкесии, работа идет в режиме нон-стоп: техника не выключается, люди сменяют друг друга буквально на ходу. Задолго до наступления стужи дорожники ДЭП-163 начинают готовиться к встрече капризов природы: запасаются песчано-соляными смесями для борьбы с гололедом, приводят в боевую готовность технику с плужками для очистки дорог от снежных заносов. Так что жителям Карачаево-Черкесской Республики можно не волноваться, в любую непогоду дорожники ДЭП-163 их не подведут.





Километры, политые потом



У слияния рек Кубани и Теберды, среди высоких скалистых гор, конечных отрогов Передового хребта, раскинулся утопающий в зелени город Карачаевск – признанный на Северном Кавказе центр науки, образования и культуры. Первый камень в строительстве города был заложен в 1926 году на месте нынешней городской больницы, а торжественное открытие центра Карачаевской автономии, тогда еще имевшегося Микоян-Шахар, состоялось 7 ноября 1927 года. Как вспоминают очевидцы тех событий, за несколько дней до открытия города устанавливались шалаши и палатки, отводились помещения в новых домах и у жителей Каменомоста и Осетиновки для ожидаемых гостей. А тем временем из аулов и казачьих станиц огромными толпами тянулись люди в национальных одеждах. По узким ущельям, по тропам, по отвесным горам шли пешие, скрипели арбы, гарцевали на конях верховые. В праздничный день народу собралось несколько тысяч. Многие за сотни верст приехали семьями и расположились у рек Кубани и Теберды. Повсюду слышались пение, мелодии национальной гармоники. Воз дух был вкусно напоен запахами хычинов, шашлыков, над кострами свисали огромные казаны с шорпой и мясом. Под открытым небом джигиты состязались в силе и ловкости: толкали камни, боролись в тутуш, устраивали скачки. Прибыли с поздравлениями делегации из Москвы, Харькова, Ростова, соседних Кубани и Ставрополья. А в самый торжественный момент вперед на белом лихом скакуне выступил инициатор строительства города Курман Курджиев. Обнажив шашку, под аплодисменты собравшихся, он разрезал алую ленту, символизируя тем самым открытие нового города. Светлый, чистый, утопающий в цветах и зелени, у слияния голубой Теберды и бурливою Кубани город назвали Микоян-Шахар. Он был выстроен в одном стиле: широкие ровные улицы, двухэтажные дома из гранита с просторными комнатами и бордовыми крышами. Часть новых зданий еще утопала в лесах, многие зияли провалами черных пустых окон. А по вечерам, когда электрический свет заливал новые улицы, Микоян-Шахар был похож на сказку: со всех сторон его обступали высокие скалистые горы, слышался плач сов, крики диких зверей,

клекот орлов. Но этот город вовсе не легенда и не сказка, а свершившийся факт настоящего. Сегодня Микоян-Шахар, современное имя которому – Карачаевск, – административный центр наиболее значимых регионов туризма – Теберды и Домбая, климатические условия которых превосходят данные прославленных курортов Кавминвод и Закавказья. Здесь умеренно мягкий климат, обилие солнечных дней, теплая, малоснежная зима, нежаркое лето и поистине волшебная осень. По количеству солнечных дней Карачаевск занимает одно из первых мест на Кавказе.

В городе живет гостеприимный народ, готовый каждый день встречать туристов и рассказывать им о таинственных легендах, окружающих благодатные карачаевские земли. Нас, журналистов «Автомобильных дорог», принимал один из самых уважаемых людей в округе, профессиональный дорожник, директор ДЭП-162 Заур Хусеевич Казиев, получивший первый рабочий опыт еще на строительстве Московской кольцевой автодороги. После судьба занесла его в Среднюю Азию, и только в 1982 году он вернулся в родные места – уже грамотным специалистом, закаленным службой в железнодорожных войсках, работой на военных трассах и дорогах солнечного Узбекистана. «Не в самое легкое время приехал я работать в Карачаевск, – рассказывает Заур Хусеевич. – В стране набирала обороты перестройка, менялись формы хозяйствования, предприятия переходили на хозрасчетные отношения, уходили из отрасли квалифицированные кадры. Но мы смогли сохранить костяк коллектива, во все времена текучесть кадров у нас была в пределах нормы. Помимо основной работы приходилось строить жилье для своих сотрудников: в 80-х годах сдали 70-квартирный дом, а в 90-х – 30-квартирный. Сегодня основное направление деятельности предприятия – содержание дорог. В горах работать непросто. Зима в горах Кавказа длится до семи месяцев, поэтому приходится уделять большое внимание эксплуатации высокогорных участков. Работа есть, что сегодня для дорожников самое главное. В этом году мы уже записали на свой счет 17 км поверхности





обработки дорог, 5,9 км ремонта покрытия со слоем усиления и 1,6 км барьерных ограждений, сдали вместе с субподрядчиками 5 мостовых переходов. Сейчас готовимся к зиме, полностью запаслись песчано-соляными смесями. Остается только проблема с техникой. По большей части мы обеспечены машинами, но за них приходится платить арендную плату. Получается, что одной рукой государство дает, а другой забирает...» Вот уж на кого совершенно точно может рассчитывать директор ДЭП-162 при любых обстоятельствах, так это на своих сотрудников. В многонациональном коллективе предприятия не случается раздоров, и даже жалоб на начальника за 10 лет работы никто ни разу не слышал. Да и руководитель за своих работников стоит горой. «Здесь трудятся истинные дорожники, многие из которых большую часть жизни посвятили дорожному хозяйству, – говорит Заур Хусеевич. – Особенно хорошо зарекомендовали себя водитель снегоуборочной машины Татьяна Чухлебова, водитель самосвала Яков Миронов, начальник планово-производственного отдела Валентина Павличенко. В последнее время стала активнее приходить молодежь и ей есть чему поучиться у наших ветеранов».

При строительстве дорог в горах необходимы особые знания, опыт и трудолюбие. Приходится выполнять значительные объемы земляных работ, устраивать многочисленные серпантини, подпорные стены, мосты, тоннели, противолавинные и противоселевые галереи. Когда едешь из Карачаевска в сторону Домбая – центра международного горного туризма, – невозможно не остановить взгляд на окружающих красотах. Даже сами работники ДЭП-162 – люди все больше не сентиментальные, – на малой, почтительной скорости проезжают по этим местам. И не только потому, что здешние ландшафты завораживают своей величественной красотой. Специалисты знают, сколько труда и сил вложено в каждый километр проложенной здесь трассы. Начинали строить дорогу из Карачаевска в Домбай еще в годы Великой Отечественной войны. Ежеминутно рискуя жизнями, люди выходили на работу, искренне веря, что своими стараниями приближают день долгожданной победы. Горьким напоминанием о сорвом, переполненным трагедиями времени на 6 км подъезда к границе с Республикой Грузия находится полянка, где стоит памятник воинам-дорожникам, погибшим при изысканиях дорог под снежной лавиной. Ему кланяются березки и случайные путники. У него неизменно останавливаются дорожники.

А всего в нескольких километрах – подпорная стенка, построенная немецкими военнопленными примерно в то же время. «Сделана на совесть, – замечает главный инженер ДЭП-162 Александр Владимирович Шилов. – Больше шестидесяти лет стоит, и никакого ремонта не требуется».

Много памятных мест можно видеть на этой дороге, каждое имеет свою историю. Участки трассы и искусственные сооружения одних подрядчиков чередуются с творениями других. Но очевидно одно: тут доверяют работать только профессионалам. Сотрудники ДЭП-162 могут показать результаты своего труда на трассах, ведущих и в горный Домбай, и по ущелью к границе с Грузией, и к курортному городку Архыз, знаменитому чистейшей талой водой многовековых ледников Главного Кавказского Хребта. По этой дороге за живительной влагой ежедневно приезжают многотонные фуры и цистерны из всех уголков России и из-за рубежа. Местные жители особенно гордятся тем, что их богатство с фирменной маркой «Архыз» регулярно отправляется в Первопрестольную.

И, конечно, нескончаемый поток туристов, которым ни за что не

добраться без хороших дорог в райские уголки Карачаево-Черкесии, сравнимые по обилию солнца и природной чистоте разве что со швейцарским Давосом. Все больше путешественников тянутся в окутанные тайнами горы Кавказа. Вот, например, по дороге к Архызу, которую в настоящее время обслуживают работники ДЭП № 162 на 68 км есть тропа, которая ведет к горе с удивительной наскальной иконой лица Христа, написанной приблизительно в X веке, по легенде, с платка, которым утерся Спаситель, идя на Голгофу. Веками икона таилась от посторонних глаз в скальном гроте на высоте свыше 150 метров. От дождя и ветра ее оберегает массивный каменный «козырек». Если провести прямую линию вниз, то мысленный вектор прямо укажет на место, где в средние века стоял крестово-купольный храм Нижнего Архыза, крупнейший религиозный центр Древней Алании, разрушенный войсками Тамерлана. Лик Спасителя открывается не всем, оттого и получил свое нынешнее название – «потаенная икона». Одни в растерянности осматривают и даже ощупывают скалы. Другие за-



стывают на месте – перед ними «оживает» камень и появляется лик Иисуса Христа.

На 69 км автодороги подъезд к МЦО «Архыз» влево по мосту через р. Большой Зеленчук уходит дорога к звездному храму на высоту 2061 м – специальной астрофизической обсерватории Российской академии наук на гору Семиродники, где работают ученые. Открывающиеся красоты с этой горы на Архызское ущелье, по которому параллельно выются р. Большой Зеленчук и лента асфальтовой дороги, сравнимы только с красотами доступных здесь звезд.

Сотни разных легенд таятся в залитых солнцем краях Карачаево-Черкесии. Местное население, кстати, насчитывающее порядка ста национальностей, может показать замок жестокой царицы Тамары, поведать закулисные тайны пребывания на Кавказе императрицы Екатерины II, рассказать о древних поселениях аланов и Великом шелковом пути. Мы покидали их гостеприимные земли с мыслью, что обязательно приедем сюда еще хотя бы раз. Уверенность в том, что наше желание сбудется, придавали дороги, сделанные на совесть людьми, влюбленными в родной край и в свою профессию.



Все идет в дело

Историю возрождения предприятия УМС «Черкесское» можно считать образцово-показательной для всего российского бизнеса. Начиналась она с того, что в 1998 году молодой предприниматель Валерий Абукович Ксалов приобрел на аукционе пакет акций находившегося на последней стадии банкротства УМС «Черкесское» – старейшего предприятия, со славной биографией, если, конечно, не считать череду драматических событий в смутные годы перестройки. Они-то и довели организацию до почти полного разорения. Так что в наследство новому хозяину наряду с производственными помещениями и старенькой техникой достались миллионные задолженности перед налоговой инспекцией и пенсионным фондом, испорченные отношения с разуверившимися в перспективности фирмы заказчиками и опустивший руки коллектив.

Было совершенно очевидно, что скорых прибылей грандиозное приобретение не обещает. Но предприниматель решил во что бы то ни стало вывести предприятие из кризиса. «Начинал работу директора УМС «Черкесское» с визитов к кредиторам, – вспоминает Валерий Абукович. – Просил, чтобы повременили с долгами и дали возможность себя проявить на дорожно-строительных работах. Разговаривал лично с каждым, старался убедить, что у организации есть будущее. И нам дали шанс. Работы в первое время практически не было, денег тоже, – практиковались взаимозачеты и бартерные отношения. Однако мы не отказывались ни от каких объемов и потихоньку зарабатывали себе имидж надежного предприятия. В 2002 году поступил первый, можно сказать, проверочный – всего на 2 млн рублей заказ от Управления дорожного строительства Карачаево-Черкесии. Мы постарались выполнить его с наилучшим качеством и точно в срок, чтобы у заказчика не осталось никаких нареканий. После этого с объемами дело стало налаживаться. Но окончательно преодолели кризис мы только в



2005 году, когда с помощью реструктуризации смогли расплатиться со всеми долгами. В этом году уже работаем только на себя. Завершили работу на участке дороги стоимостью порядка 60 млн рублей, реконструировали мосты и искусственные сооружения».

У хорошего хозяина каждый гвоздь на счету

Сегодня УМС «Черкесское» является одной из ведущих подрядных организаций Управления дорожного строительства Карачаево-Черкесии, уверенно движется вперед по освоению средств и не желает останавливаться на достигнутом. Жаль, что в условиях жесткой борьбы между конкурентами за объемы работ на дорогах, фирма не может получить столько крупных заказов, сколько оно способно выполнить. Но нерастраченный потенциал не пропадает зря. Помимо дорожных работ, предприятие получило лицензию на строительство зданий и сейчас находится на хорошем счету в Управлении капитального строительства при Правительстве Карачаево-Черкесии. По его заказу усилиями УМС «Черкесское» начато строительство здания городской котельной и некоторых конструктивных элементов других зданий. А в скором будущем руководство думает организовать производство строительных материалов – цементно-песчаных и фундаментальных блоков. Близок час, когда на УМС «Черкесское» начнет работу собственный асфальтобетонный завод.

Вообще директор УМС «Черкесское» предпочитает работать со своими материалами и на своей технике, которая досталась ему ста-





ренькой и требующей ремонта, но все же способной какое-то время послужить. «Собственный машинно-тракторный парк – это огромное преимущество, один из основных факторов, который значительно помог предприятию выжить в критической ситуации, – утверждает Валерий Абукович. – Мы и сейчас не спешим расставаться даже с пятидесятилетними полуразобранными экскаваторами, грейдерами и прочим раритетом, хотя многие просят продать его на металлолом. У этой техники некоторые детали остались в целости и сохранности, и мы их используем, когда ломаются рабочие машины. Это большое дело – ни у кого ничего не просить, не покупать. Наоборот, многие к нам приходят за помощью. А у нас есть все – территория в три с половиной гектара, необходимые технические средства, склады, ремонтно-механические, сварочные цеха и так далее. Все идет в дело».

Трудятся на совесть

С прежних времен, когда УМС «Черкесское» еще принадлежало государству, остался на предприятии костяк коллектива. Немногие решились уйти даже в самые неспокойные времена, несмотря на низкую зарплату или вообще отсутствие таковой, на кризис в экономике России в целом и дорожном хозяйстве в частности. И те, кто остался, не пожалели. Перемены, связанные с приходом в организацию нового руководителя, происходили на глазах у всего трудового коллектива. Особенно приятно было видеть возрождение родной организации ветеранам, отдавшим дорожному делу и одному единственному месту работы по тридцать и более лет. Многие из них до сих пор работают в УМС «Черкесское» и, по мнению директора, являются незаменимыми специалистами. В Карачаево-Черкесской Республике, впрочем, как и во всех других российских регионах, существует большая проблема с дорожными кадрами. Каждый руководитель знает, что хорошие механизаторы, бульдозеристы, экскаваторщики сейчас на дороге не валяются. Молодые люди неохотно осваивают сюровые рабочие профессии, скорее, сядут за руль такси, чем дорожного катка или бульдозера. Так что вся надежда на опытных, проверенных временем специалистов. Настоящих профессионалов своего дела. «Результаты работы УМС «Черкесское» подтверждают, что на старшее поколение,



которое в основном у нас трудится, можно положиться, – говорит директор. – Поначалу чувствовалось, что годы хаоса и для них не прошли бесследно, понадобилось некоторое время, чтобы люди вошли в прежний ритм, настроились на серьезную работу. Но ведь опыт, квалификация и еще та, советская закалка остались. Сегодня люди трудятся на совесть, при необходимости будут находиться на объекте весь трудовой день и еще выйдут в выходные, так как знают, что вовремя получат неплохую заработную плату, что в случае необходимости могут обратиться на предприятие за помощью для личных нужд. Средняя зарплата в УМС «Черкесское» для Карачаево-Черкесии неплохая – 8–9 тысяч рублей, а в сезон работ особо результативные сотрудники зарабатывают по 15 тысяч рублей. Коллектив у нас небольшой, всего 40 человек, так что работа каждого на виду. Есть мастера на все руки. Например, если понадобится, машинисты автокрана могут пересесть на каток, а механизаторы поработать отметчиками. Особенно хочется поблагодарить ветеранов – машиниста автокрана, который, кстати, имеет много наград за свой труд, 64-летнего Александра Эсиналеева. Давно и ответственно работают машинист бульдозера Александр Карцев и машинист экскаватора Александр Помазков. Словом, в какое бы время мы не работали, кадры по-прежнему решают все».





Кому – война, кому – мать родна...

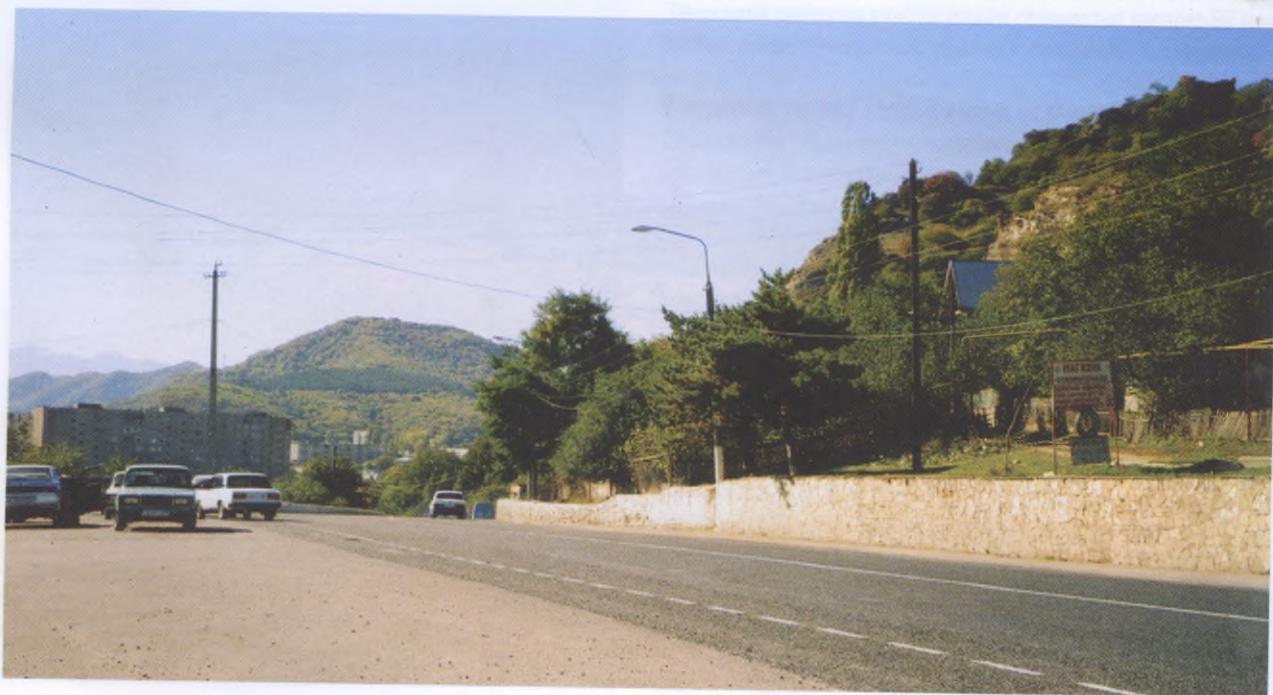


Еще долго будут вспоминать в Карачаево-Черкесии 2002 год, когда в конце июня вроде бы известная тихим нравом река Кубань и еще десятки мелких речушек в одночасье вышли из берегов, и в девяти регионах Северного Кавказа случилось... нет, не паводок, не наводнение, не сель... От горного Дагестана до равнин Адыгеи, подобно мощной лавине, пронесясь трехметровый водяной вал, сметая все живое и неживое на своем пути. Как будто сделанные из песка, упывали тысячи километров дорог с современным асфальтовым покрытием, рушились и ломались, как щепки, десятки надежных мостов. Сотни населенных пунктов

оказались отрезанными от цивилизации. Разбушевавшаяся стихия заставила работать круглосуточно все дорожные предприятия северокавказских регионов, в том числе и Карачаево-Черкесии, и стала боевым крещением для только что созданного в Карачаевске закрытого акционерного общества «Гидрострой». Как только схлынула вода, обнажая остатки того, что еще недавно называлось дорогами, мостами и домами, молодая организация приступила к восстановительным работам. «В первую очередь необходимо было привести в порядок дороги и мосты, чтобы быстро обеспечить проезд в труднодоступные районы, – вспоминает директор «Гидростроя» Исхак Срафилович Аджиев первые месяцы работы своей организации. – Мы, работая на субподряде, занимались подходами к реке Кубань, делали подпорные стенки, все облагораживали...».

Работа появилась сразу

Глядя на самоотверженный труд работников и простой народ, большие московские чиновники в очередной раз убедились, что карачаево-чеченские дорожники способны решить любую задачу в любых условиях. Впрочем, по данным Министерства транспорта РФ, не все подрядные организации выдержали «экстремальный экзамен»: в ходе восстановительных работ некоторые из них оказались не готовы принять грозный вызов не на шутку взбунтовавшейся природы. Но «Гидрострой» успешно справился с этим, по сути дела, первым в своей трудовой биографии настоящим испытанием. «С самого основания в «Гидрострое» работают специалисты высокого класса, – говорит директор. – Когда создавали ЗАО, кадровый вопрос был довольно быстро решен. Республика у нас маленькая, и в отрасли все друг друга знают». Исхака Срафиловича Аджиева тоже давно знают в профессиональных кругах как дорожника с 15-летним стажем, начинавшего трудовую биографию в строительном управлении Зеленчукского ГЭС, где он прошел путь от мастера до





АЖДАХА. ПРОДОЛЖАЮЩАЯСЯ РАБОТА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ. ФОТО: АЛЕКСАНДР СИДОРЧУК

начальника управления. До перестройки строительное управление входило в трест, который в неспокойные годы демократических преобразований обанкротился и был ликвидирован. Однако Исхак Срафилович не остался без дела и не позволил, чтобы десятки высококвалифицированных специалистов, работавших с ним рука об руку на протяжении многих лет, оказались на улице. Вместе с другим предпринимателем он основал ЗАО «Гидрострой», куда и перешел костяк коллектива из передовых инженерно-технических работников управления обанкротившегося треста. Именно их трудом начинала строиться Зеленчукская ГЭС, так что не только опыт работы, но и профессиональная репутация коллектива новой организации с самого дня ее основания ни у кого из заказчиков не вызывала сомнений. Потому работа появилась сразу. В том же 2002 году «Гидрострой» продолжил строительство Зеленчукской гидроэлектростанции, проделал огромную работу по восстановлению разрушенных объектов после уже упомянутого нами нашествия на Республику Кубань и других горных рек. На ликвидацию последствий водной стихии потребовалось немало времени и сил, однако и сроки исполнения, и качество проделанной работы были поистине рекордными.

В планах – 100 млн!

За первый год существования «Гидростроя» удалось освоить 20 миллионов рублей! А в последующие годы рабочие темпы только нарастили. В 2003 году по договору с Управлением федеральных автодорог Карачаево-Черкесии в селе Коста Хатегурова организация занималась реконструкцией размытого дорожного полотна, делала берегоукрепления, возводила трехсотметровую каменную дамбу. В прошлом году был сдан один из важнейших объектов – мост через реку Ганачир, который строился в сложных горных условиях. «Работали в два этапа, сначала сдавали одну сторону моста, потом другую, – вспоминает Аджиев. – В процессе работы паводки трижды смывали плотину, так что при строительстве пришлось считаться со всеми возможными в нашей местности капризами природы – подъемами, паводками... Но мост построили надежный». В 2006 году

«Гидрострой» успел записать на свой счет досрочную сдачу трубы моста на 124-м километре дороги, ведущей к Домбаю, и реконструкцию моста на 137-м километре. К концу года организация планирует выйти по объемам выполненных работ на кругленькую сумму в сто миллионов рублей. И это далеко не предел.

«Стараемся привлекать молодежь»

Директор убежден, что «Гидрострой» имеет хороший потенциал для развития. Здесь есть и техника – экскаваторы, самосвалы, бетоновозы, бетонно-растворный узел, выдающий ежемесячно по 200 кубических метров монолитного бетона, и хорошие специалисты, которым по плечу огромные объемы самой сложной работы. Вот уже около пяти лет опорой директора являются порядка 20 высококвалифицированных инженерно-технических работников, – это именно те люди, с которых начиналась история ЗАО Гидрострой. Руководство особо отмечает начальника участка, опытного инженера с 35-летним стажем работы в дорожной отрасли Киикова Нурчука Борисовича и геодезиста Шамолину Светлану Федоровну, порядка тридцати лет отдавшую сорвому, отнюдь не женскому делу. «Жаль, что молодежь на дорожно-строительные специальности идет неохотно, – сокрушается директор «Гидростроя». – Сегодня целая проблема найти хороших сварщиков, экскаваторщиков, бульдозеристов. Раньше были профтехучилища, которые поставляли нам сотрудников, а сейчас кадры брать негде. Неизвестно, кто будет строить и ремонтировать дороги через десять-двадцать лет. Это общая беда всех дорожно-строительных организаций, которую, на мой взгляд, без помощи государства устраниить будет сложно. Со своей стороны, по мере возможности, мы стараемся привлекать молодых специалистов. Зарплата в «Гидрострое» примерно в полтора-два раза выше средней по республике, будем искать и дополнительные стимулы для сотрудников. Думаю, что так же мыслят и большинство моих коллег из руководящего состава дорожных организаций из других регионов. Ведь мы, дорожники, очень хорошо понимаем, что если не решать эту проблему, дороги в России еще долго будут оставаться одной из главных бед...»



Темпы снижать не будем!

Вна эст вита», – говорили древние, – «дорога – это жизнь». На Кавказе знаменитая римская фраза особенно актуальна, ибо дороги здесь являются не просто одним из средств транспортного сообщения, а порой единственными артериями, связывающими города и аулы. Оттого и отношение здесь к дорогам особенное, трепетное. Впрочем, об этом лучше расскажут сами дорожники. О развитии в Карачаево-Черкесии территориальной дорожной сети, о проблемах и перспективах отрасли – в интервью с начальником Управления «Карачаево-Черкесавтодор» Казбеком Тахировичем Гаппоевым.

«АД»: Казбек Тахирович, накануне Нового года принято подводить итоги. С чем завершаете уходящий сезон? Какие насущные проблемы сегодня стоят перед управлением территориальных дорог и что уже сделано?

– Общая протяженность территориальных дорог Карачаево-Черкесии – 1612 км, в настоящее время по всем восьми районам практически все объекты требуют срочного вмешательства дорожников. Основные дороги, построенные еще в 60-х годах прошлого века, выработали свой ресурс. Еще в 2002 году стихия здорово выбила нас из колеи. Спасибо, что в Росавтодоре тогда отнеслись с пониманием к нашим проблемам, сразу пообещали, что деньги будут. Иначе восстановление дорог и мостов могло бы растянуться на десятки лет, а мы справились всего за полтора-два года. Было очень много сделано, чтобы вернуть все то, что разрушили разбушевавшиеся горные реки. Тот год очень сильно затормозил развитие дорожного хозяйства республики, возможно, если не было бы тогда наводнения, мы бы сейчас больше продвинулись вперед. В целом же отрасль готова работать днем и ночью, несмотря на то что во многих подрядных организациях материально-техническая база пока еще не на самом высоком уровне. Но все объекты мы сдаем вовремя и с хорошим качеством, можем выполнять большие объемы работы. Почти в два раза больше, чем делаем сейчас. В этом году освоили 187 млн рублей, построили 4,5 км дорог и 3 моста протяженностью 200,7 п. м.

«АД»: Помимо недостаточного финансирования, в дорожной отрасли существует еще как минимум одна глобальная проблема – недостаток квалифицированных специалистов. Но, насколько нам известно, в Карачаево-Черкесавтодоре нашли решение этого вопроса...

– Действительно, в отрасли есть большая проблема с кадрами, особенно с грейдеристами, машинистами, экскаваторщиками и бульдозеристами. Молодежь не стремится освоить эти профессии, да и на уровне государства политика такая, что получается проще и престижнее поступить на экономиста или юриста. По всей стране остались единицы учебных заведений, которые готовят дорожников. И мы очень озабочены этим вопросом, так как понимаем, что пройдет еще десяток лет, и строить и ремонтировать дороги будет просто некому. Чтобы не допустить такой ситуации,



мы приняли решение открыть колледж, где будут обучаться грейдеристы, экскаваторщики, бульдозеристы. Собственными силами начнем воспитывать себе смену. Это будет большая польза как для республики, так и для выпускников школ, потому что не все же дети хотят и могут учиться в высших учебных заведениях. Кто-то должен работать на дорогах, и это тоже должно быть почетно и престижно.

«АД»: А как сегодня оцениваете кадровый потенциал управления и подрядных организаций?

– В настоящее время как в управлении, так и в подрядных организациях трудятся хорошие специалисты, многие уже по тридцать лет проработали в дорожном хозяйстве, знают каждую мелочь... Мы, например, можем даже архивы не поднимать, чтобы получить информацию о каком-то объекте, обращаемся к главному инженеру Алихану Шамсудиновичу. Он помнит все досконально, как и кем строился участок, какие материалы были использованы, какова цена. В нашей системе работает много настоящих профессионалов. Есть, конечно, организации, которые допускают брак в работе, но основные подрядчики в Карачаево-Черкесии действительно стараются. За последние годы дороги республики заметно преобразились, намного улучшилось состояние покрытий. Тогда как три года назад в дорожном хозяйстве был период упадка: дороги практически не ремонтировались, и сейчас мы пожинаем плоды того времени. Привести в нормативное состояние сразу все дороги в республике не получится, на это потребуется слишком много средств, но положительные перемены уже заметны. Сейчас республика, особенно ее столица – Черкесск – идет к тому, что требуется не только текущий ремонт дорог, но и их расширение, строительство новых магистралей и развязок. Если не снижать темпы, а в следующем году мы, напротив, ждем увеличения объемов работ и финансирования как минимум на 30 процентов, через несколько лет Карачаево-Черкесия действительно будет иметь хорошие, современные дороги.

Главный инженер Курачинов Алихан Шамсудинович:

«Отрасль стала интенсивно развиваться, когда появился дорожный фонд. В 2003 году его у нас отняли, в связи с чем резко сократилось финансирование. Сейчас все только и говорят о том, что нужно вернуть дорожный фонд, нужно изменить систему финансирования, но дальше слов и обещаний пока не идет. Почему-то наверху не спешат заниматься проблемами дорожников. Но, думаю, что все равно долго так продолжаться не будет. В следующем году должны быть какие-то перемены, ведь дороги тянут за собой развитие всей экономики».



Из славного прошлого в светлое будущее

В следующем году Малокарачаевское ДРСУ отметит 50-летний юбилей. Дорожники, работающие здесь, – люди в годах. Костяк коллектива – малокарачаевцы, отдавшие дорогам 20–25 лет. Видно, потому-то они и помнят всех начальников своего ДРСУ.

– Я родился в том году, когда создавалось предприятие, – рассказывает главный инженер Малокарачаевского ДРСУ Шамиль Тамбиев, – техника тогда, сами знаете, какая была – брички, арбы. Машин мало было.

Первым директором Малокарачаевского ДРСУ был Чамаев. Он создал и начал развивать наше предприятие.

За прошедшие полвека в ДРСУ сменилось 5 начальников – Каракотов, Байрамоков, Барлаков и Биджиев. И каждый вложил свою весомую лепту в развитие предприятия.

Нынешний начальник Биджиев возглавляет ДРСУ уже 23 года. А до прихода на предприятие он работал прорабом на автодороге Пятигорск – Карачаевск. В его ведении были искусственные сооружения. Все мосты и трубы на этой дороге возведены под руководством Сеит-Али Хамзатовича.

Биджиев – человек заслуженный, пользующийся большим авторитетом среди земляков. Вторые выборы подряд они избирают Сеит-Али Хамзатовича депутатом Народного собрания Карачаево-Черкесской Республики.

Кадры в Малокарачаевском ДРСУ – под стать руководителю. Работает здесь 55 человек – опытные и ответственные люди, не привыкшие менять работу. Сделав однажды выбор, они остаются верны своему предприятию. И это несмотря на многочисленные проблемы, особенно остро вставшие перед дорожниками в последние годы.

Главный бухгалтер Рашид Муратович Булайтов работает на своем посту 26 лет.

Такой же трудовой стаж у Раисы Павловны Жеребкиной, возглавляющей отдел кадров и бессменно избираемой все эти годы профсоюзным лидером.

Сегодня Малокарачаевское ДРСУ обслуживает 250 километров дорог. Из них 110 км – с твердым покрытием, остальные – с гравийным. Эти дороги простираются от границы с Карачаевским районом до границы со Ставропольским краем. Кроме того, на обслуживании у малокарачаевских дорожников – 44 километра трассы Пятигорск – Карачаевск. И они считают ее основной дорогой.

– Техника у нас старая, – признается главный инженер Шамиль Тамбиев, – а обновления нет и не намечается. Однако все имеющиеся 25 единиц техники держим в надлежащем состоянии. И мы готовы к любым объемам работ.

Говорят, из Москвы вот-вот должны поступить деньги. Надеемся, что и нам что-то достанется. Так что надежды не теряем.

– Каков сейчас в Малокарачаевском ДРСУ объем работ?

– В прошлом году объем работ составлял более 16 миллионов рублей. В этом – всего около 4 миллионов. Еще миллиона полтора получим, если будет финансирование по содержанию дорог.

Почему такой спад получился? Сейчас конкурентоспособность большая. На мощные объекты направляются мощные фирмы. Но, в любом случае, мы от торгов никогда не отказываемся. Стремимся во всех торгах участвовать.

В 2002 году на Кавказе было большое наводнение, которое коснулось и нас. Тогда у нас было размыто около 20 километров дорог и 5 мостов разрушено. На дороге Пятигорск – Карачаевск 7 километров смыло напрочь. И мы, немедля, взялись за восстановление. В том трудном году мы работали с мостовиками ЗАО «Тракт» и построили мост 36 метров длиной.

Тогда же был сдан мост на поселок Первомайский длиной 36 метров. Кроме того, за последние 4 года у нас в районе построено немало искусственных сооружений. И это, скажу откровенно, был большой прорыв.

– Что и говорить, у ДРСУ славное прошлое. А каковы планы на будущее?

– Мы надеемся, что в будущем году будет ремонтироваться дорога Пятигорск – Карачаевск. Проект уже разработан. Думаю, конкуренцию мы выдержим.

Кроме того, в нашем районе сейчас строится огромный туристический комплекс. Если он к зиме будет сдан в эксплуатацию, то к нам пойдет огромный поток туристов. Ведь в Домбай не каждый житель Карачаево-Черкесии может добраться. Только от нашего райцентра ехать туда и обратно 6 часов. И если комплекс запустят – по нашим расчетам, до 1000 человек каждый день будет сюда приезжать.

– У нас коллектив, как большая семья, – рассказывают работники Малокарачаевского ДРСУ, – каждый год мы все вместе на 10 дней выезжаем на море. И это происходит уже на протяжении 15 лет. В прошлом году были в Геленджике, а этим летом ездили в Туапсе. Работа трудная – значит, надо хорошо отдыхать.

Наша беседа проходила накануне профессионального праздника – Дня дорожника. В эти дни руководство ДРСУ подготовило список представленных к награждению и отправило его в правительство и в Народное собрание КЧР.

– А после вручения наград здесь соберемся, – откровенничали дорожники, – барана зарежем. Мы всегда собираемся вместе за столом, когда у кого-то ребенок рождается, или юбилей празднуем. Жизнь есть жизнь!

– И работы мы не боимся, – подытоживает беседу главный инженер Малокарачаевского ДРСУ Шамиль Тамбиев, – а пожелание у нас такое: «Работу нам давайте – и больше ничего не надо!»





Кадры решают все, а объемы – все остальное



Сегодня вряд ли кто возьмет на себя смелость оспаривать утверждение о том, что именно дороги являются визитной карточкой города, области или района. Состояние дорог, их качество и количество – наглядный показатель экономического благополучия, мощный стимул к развитию всех отраслей народного хозяйства.

Но, увы, пока что российские дороги сохраняют за собой ста-

тус одной из главных бед государственного масштаба. Тогда как в европейских странах, где проблема стоит далеко не так остро, на развитие дорожной сети тратится до четырех процентов ВВП, в России на те же нужды уходит почти втрое меньше. А сами российские дорожники в один голос говорят, что сегодня не престижно заниматься строительством и содержанием дорог: труд тяжелый, зарплаты невысокие, плюс постоянная борьба за объемы – единственное условие выживаемости в непростой системе взаимоотношений с заказчиками и представителями власти. Дорожная работа требует особой самоотверженности – и в зимнюю стужу, среди снежных завалов, и летом, в жару, когда температура асфальтобетонной смеси на полотне достигает 150 градусов. Число кадровых дорожников редеет с каждым годом – те, для кого профессия была призванием, постепенно выходят на пенсию, а молодежь стремится найти места поскромнее и постабильнее. Сохранить дорожные кадры, поддерживать профессиональную планку специалистов на уровне все возрастающих требований к качеству современных дорог – одна из главных задач руководителя любой дорожной организации.

С ее решения и начал свою дорожную историю молодой руководитель КЧРГУП «Прикубанское ДРСУ» Хусей Tay-Султанович Чекунов, пришедший в «бедовую» отрасль из успешного, развивающегося бизнеса. Предприятие, судьбу которого доверили Хусею Tay-Султановичу местные власти, в тот период являло собой жалкое зрелище: пережившая свое время техника, пессимистичные настроения в коллективе. Некоторые опытные работники с приходом молодого директора связывали скорое банкротство, из-за чего, не дожидаясь рокового часа, писали по собственному желанию. Благо, начальник вовремя понял, что сохранение трудоспособного коллектива в дорожной организации гораздо важнее всех других проблем. И поставил работу так, чтобы каждый сотрудник смог почувствовать свою причастность к развитию общего дела, стать немножко хозяином, от которого зависит как личное благосостояние, так и будущее родного края. Хусей-Tay Султанович нашел время выслушать мнения всех подчиненных, вынести спорные вопросы на коллегиальное обсуждение и вселить надежду в разуверившийся коллектив. «Увольнять – последнее дело, с людьми надо разговаривать, – твердо уверен Хусей-Tay Султано-

вич. – Тем, кто по собственной воле решил уйти в сложное время реорганизации ДРСУ, я прямо говорил, что они могут в любую минуту обратиться ко мне с личной просьбой. Эти люди по сорок лет отслужили предприятию, разве можно просто так взять и перечеркнуть их заслуги?!» Вряд ли кто из сегодняшних сотрудников «Прикубанского ДРСУ» сожалеет о том, что в свое время не перешел на другое место работы. Самым убедительным аргументом в пользу правильности этого решения являются условия работы и отдыха, которые в настоящее время существуют на предприятии. В сущности, и началась «новая жизнь» в ДРСУ с ремонта кабинетов и производственных помещений, то есть с создания достойных условий труда. Вместе с тем подвергся капитальному ремонту машинно-тракторный парк, на что в первые же месяцы было потрачено более двух миллионов рублей. Сейчас 85 процентов техники «Прикубанского ДРСУ» в рабочем строю, появились новые краны и самосвалы, а также перспектива приобретения грейдеров, погрузчика и КамАЗов. Вскоре исчезла трехмесячная задолженность по налогам, и обозначились первые результаты работы обновленного управления: только в этом году усилиями «Прикубанского ДРСУ» выполнены работы по строительству третьего пускового комплекса, в том числе построены два моста: через реку Хуса и через канал, выполнены подходы к двум мостам через р. Телляя. В настоящее время предприятие занимается текущим ремонтом и содержанием автодорог. В целом за истекший период 2006 года освоено порядка 65 млн рублей, фонд заработной платы составил 8 млн 123 тыс. рублей. На следующий год уже выигран тендер на строительство моста через реку Овечка на дороге Черкесск – Чапаевское – Октябрьский. Социальная составляющая Прикубанского ДРСУ тоже на высоком уровне. Помимо помощи в личных хозяйствах, рабочие могут рассчитывать на поддержку от родного предприятия в размере 2–3 тысяч рублей при рождении ребенка, и, конечно, на участие и помочь в горестные минуты. «По-другому нельзя, – считает Хусей Tay-Султанович. – Люди должны чувствовать себя единственным коллективом, это очень много значит как для них, так и для организации в целом. Коллектив же не считается с тем, что нужно, например, выйти на работу в выходной день. Если необходимо – выйдут. И выполняют свои обязанности на совесть, порой, не дожидаясь указаний прораба. Особо хотелось бы отметить самых опытных работников ДРСУ – экскаваторщика Геннадия Малыгина и грейдериста Василия Малюкова, благодаря которым даже самая старенькая техника, которую еще десять лет назад можно было с чистой совестью отправлять на списание, работает!»

Сегодня молодой директор «Прикубанского ДРСУ» Хусей Tay-Султанович Чекунов, кстати, за свои 32 года достигший немалого – успехов в бизнесе, личных успехов и уважения людей, – мечтает о тех временах, когда с таким трудом сохраненные дорожные кадры – механизаторы, бульдозеристы, экскаваторщики, машинисты асфальтоукладчиков, дорожные рабочие – смогут гордиться и дорожить своим рабочим местом. И на вопрос: «Престижно ли строить и убирать российские дороги?» – отвечали бы с достоинством – «Да!»



Хабез – страна чудес



Солнце светит здесь в любое время года. Поздняя осень чем-то похожа на цветущую весну, пусть даже совсем не в весенних, а в красно-желтых красках. Ярко, чисто и радостно становится на душе, когда попадаешь в этот райский уголок северокавказской земли. Местные жители так и говорят про свою родину: «Хабез – страна чудес». И никакого вразумительного объяснения установившейся в этих краях вечно сказочной погоде не находится. Впрочем, мы, заезжие московские журналисты, сразу подметили, чем, помимо щедрых природных красок, замечателен Хабезский район. Здесь проживают удивительные люди, которые считают себя единой семьей и готовы в любую минуту совершенно бескорыстно прийти на помощь друг другу. Честное слово, о жизни в Хабезе можно рассказывать очень долго, но мы, разумеется, приехали туда не только за общими впечатлениями. В первую очередь наш путь лежал в самое крупное дорожное предприятие в районе – КЧР ГУП «Хабезский ремонтно-строительный участок», к его руководителю Али Амербиевичу Сидакову.

«Помимо основных обязанностей по строительству и содержанию автодорог, считаем своим долгом, который нужно выполнять несмотря ни на что, – дорога на кладбище. Это святое, то, что объединяет всех людей. Мы приходим на эту землю одинаково и одним и тем же путем уходим из жизни. Так что рано или поздно всем нам будут нужны хорошие дороги на кладбище». С этих слов начал свой рассказ о деятельности хабезских дорожников Али Амербиевич Сидаков, который помимо строительства и содержания дорог в районе считает своей прямой обязанностью помогать простым людям, чем может. Иначе, говорит, нет смысла жить. В «Хабезском ремонтно-строительном участке» работа построена таким образом, что каждый сотрудник чувствует себя не просто нужным, а родным для предприятия человеком. К примеру, в трудовые будни, когда, как правило, дорожники не имеют возможности попасть домой на обед, горячую еду из производственной столовой им подвозят прямо на объекты, чтобы они были сыты, здоровы и эффективно работали. А во время отпусков им оказывается дополнительная материальная помощь, чтобы достойно отдыхали и возвращались в рабочий строй с новыми силами. Зарплата для сельской мест-

ности неплохая. С недавних пор оказывает посильную помощь «Хабезский ремонтно-строительный участок» детскому саду в районном центре. «Хотелось бы, чтобы помощь была еще весомее, но чтобы делать добро, нужны деньги, – рассуждает директор Али Амербиевич Сидаков. – Нужна работа, техника. Спасибо Автодору Карачаево-Черкесии, который обеспечивает нас всем необходимым. Конечно, порой приходится воевать за объемы работы и за финансирование, бывает, что с директором Казбеком Гаплоевым спорим, и, тем не менее, понимаем друг друга, как братья. Ведь мы в одной отрасли работаем. Автодор за своих дорожников горд... Еще хотелось бы выразить благодарность главе Хабезского района Мухарби Биляловичу Шибзухову, с помощью которого в этом году мы смогли освоить 4 млн 300 тыс. рублей. В общем по году выполнили работы на 14 млн 800 тыс. рублей, хотя могли бы сделать еще больше».

К сожалению, уходящий год оказался не самым удачным по объемам работы и освоенным деньгам для «Хабезского ремонтно-строительного участка». Но переживали хабезские дорожники времена и потяжелее. В печально знаменитом 2002 году, когда разом вышли из берегов практически все горные кавказские реки, им приходилось круглосуточно дежурить на рабочих местах, чтобы не допустить жертв среди населения и по возможности спасти дорожно-строительные объекты. В ночь, когда уровень воды перекрыл все мыслимые и немыслимые пределы, рядом с рабочими были и глава района, и начальник милиции, и главный дорожник Али Амербиевич Сидаков. Трудились вне зависимости от заказов и финансирования. И... не зря же говорят, Хабез – страна чудес. Из восьми районов Карачаево-Черкесии Хабезский оказался единственным, которому практически не было нанесено ущерба. Уже наутро после наводнения был восстановлен односторонний проезд, а через неделю устранены все последствия стихии. Говорят, что ни одна лишняя капля, которая теоретически смогла бы разрушить хабезские дороги и мосты, в этих местах не упала. Это, наверное, потому, что люди здесь стараются жить по совести и делать добрые дела.





Переходящий объект



С начальником Зеленчукского ДРСУ Анатолием Чотчайевым мы встретились на готовящемся к сдаче в эксплуатацию мосту через реку Кяфаръ. Ставропольские мостостроители, сделав свое дело, уехали домой. А дорожники, устанавливая в тот день криволинейный брус, завершили строительство подходов.

– Строительство этого моста началось в прошлом году, – энергично рассказывал Анатолий Султанович, – что произошло благодаря усилиям руководителя Карачаево-Черкесавтодора Казбека Гаппоева. Ведь старый мост находился в аварийном состоянии. Это и немудрено – ведь его построили в 60-е годы. И Казбеку Тахировичу удалось получить средства из федерального бюджета на возведение нового моста.

Строили его специалисты пятигорского предприятия «Монолит-1». А нашему предприятию доверили подходы.

– Когда было принято решение строить новый мост?

– В 2004 году. А уже осенью 2005 года мостостроители присту-

пили к работе. В конце августа этого года они закончили возведение моста. Между тем сдача объекта планировалась на 29 октября. (Наше интервью проходило 3 октября. – Прим. авт.)

Мы здесь трудимся с ноября прошлого года. Хорошо, что объект переходящий – горячки нет. Спокойно работаем. Соответственно, и качество хорошее. Сделали двухслойное асфальтовое покрытие. Ширина проезжей части моста – 10 метров. Сам мост длиной 78 метров. На вираже до 12,4 метра идет трехполосное движение.

В каком состоянии сейчас находится, сами видите – по нему может беспрепятственно двигаться даже крупногабаритный транспорт.

– *Финансирование строительства шло с трудом?*

– Напротив – было стабильным! Причем, авансы ДРСУ выдавали даже быстрее, чем мы успевали выполнять работы. Поэтому нет никаких претензий ни к Автодору, ни к нашему спонсору «Монолит-1». Только благодарности!

– *Какую сумму освоило здесь Зеленчукское ДРСУ?*

– Отмечу, что финансирование строительства объекта было переходным – с 2005 по 2006 годы. В прошлом году мы освоили 10 миллионов рублей, а в этом году – 5 миллионов.

– *Сколько работников ДРСУ трудилось на объекте?*

– В зависимости от необходимости – от 12 до 15 человек на укладке асфальта. Машинист асфальтоукладчика, два машиниста катка, и три дорожных рабочих. А на подготовительных работах, на



отсыпке земполотна, практически все механизаторы – и бульдозеристы, и камазисты, и экскаваторщики – от 10 до 12 человек.

Говоря о последних трудовых успехах ДРСУ, Анатолий Чотчаев не преминул поведать об истории предприятия. Зеленчукское дорожное ремонтно-строительное управление было организовано в 1959 году после слияния ПДУ и ДЭУ. В советское время на предприятии работало 110–115 человек. А сейчас коллектив составляет всего 54 человека. Бывает, правда, что в сезон руководитель наименует на временные работы от 5 до 15 человек.

Сейчас на балансе ДРСУ находится 135 километров дорог с асфальтовым покрытием и 157 км – с гравийным покрытием. Есть на его территории горные выпасы, мосты и искусственные сооружения. Работники ДРСУ не сидят без дела – занимаются и окашиванием, и покраской, и разметкой, и ямочным ремонтом. На сложных участках дороги, если позволяют средства, занимаются и усилением.

– Кадры у нас, в основном, опытные, на которых предприятие и держится, – признается Анатолий Султанович, – большая часть нашего коллектива – христиане. И никаких конфликтов на национальной почве у нас никогда не было. Хочу отметить таких специалистов, как главного бухгалтера Раису Ефимовну Пономаренко, которая проработала около 40 лет. 25 лет трудится в ДРСУ экономист Вера Ильинична Борисова. 35 лет на дорогах автогрейдерист Михаил Филиппович Гречанов. И машинист погрузчика Гавриил Григорьевич Компанейцев у нас без малого 30 лет. Его дети, кстати, также работают в Зеленчукском ДРСУ: Ольга – компьютерщицей, Николай – на дробилках.

Жаль только, что нет у нас притока свежих сил. Ведь сейчас в КЧР не обучают ни грейдеристов, ни электриков, ни механизаторов. Раньше, например, машиниста асфальтозавода мы обучали в Ленинграде. А сегодня мы не можем профинансировать его обучение. И молодых специалистов нам сильно недостает.



– В каком состоянии находится автопарк ДРСУ?

– Наш автопарк устарел. У нас 17 автомобилей и 11 машин – в тракторном парке. Они все устарели – их износ составляет от 70 до 80 процентов. Очень хотелось бы обновления.

Но, чтобы никто не подумал, что у нас все плохо, отмечу, что и в администрации района и в РГУП «Карачаево-Черкесавтодор» мы всегда находим поддержку и понимание. Благодаря Автодору и находимся сейчас на плаву. Будем надеяться, что РГУП будет богатеть, а с его помощью мы также будем улучшать базу, технику. Естественно, и заработная плата тогда будет увеличиваться. И кадры к нам потянутся.

– А так, в общем-то, проблем у нас нет, – с добродушной улыбкой закончил разговор Анатолий Чотчаев. Из скромности Анатолий Султанович умолчал, что сдает объект в эксплуатацию накануне своего 48-летия. Самый лучший подарок себе и людям, о котором может мечтать истинный дорожник!





Сорок лет – это возраст свершений

Более четырех десятков лет на территории Адыге-Хабльского района Карачаево-Черкесии работает дорожно-ремонтное управление, все цели и задачи которого укладываются в три слова – строительство и содержание дорог. С момента создания организации несколько раз менялось ее название, приходили и уходили поколения, закончилось тысячелетие, а задачи остались прежними. Ибо лишних дорог в стране не бывает...



Каких-то сорок лет... Мелочь по масштабам истории. Но для дорожного предприятия это почтенный возраст – возраст мудрости и профессионализма. Сегодня, может, кто-то улыбнется, вспомив начало трудовой биографии ДРСУ Адыге-Хабльского района, в распоряжении которого в далекие шестидесятые годы находился всего один полуприцепной грейдер. Но лучше, наверное, будет поклониться в пояс тем безымянным рядовым строителям, благодаря которым начался отсчет сотен километров благоустроенных дорог в Карачаево-Черкесской Республике. В многонациональному Адыге-Хабльском районе рука об руку с бездорожьем боролись русские, ногайцы, обозинцы, карачаевцы и черкесы, отчего еще с тех времен обозначилась в районе новая «этническая» ветвь, именуемая в здешних краях дорожной. «Я по национальности дорожник, – первое, что сказал нам при встрече директор ДРСУ Адыге-Хабльского района, заслуженный строитель России и профессионал с 42-летним стажем Бекмурза Аджимуратович Кубеков. – Здесь у всех нас одна задача – строить и поддерживать в нормативном состоянии дороги, и мы ее стараемся выполнять несмотря ни на что». В многолетней истории управления были разные периоды: в советское время в кабинете директора почти постоянно красовалось переходящее красное знамя, был большой коллектив, была возможность брать из колхозов технику... За год строили по 15 километров асфальтированных дорог. В 1996 году первым среди сельских районов России Адыге-Хабльское ДРСУ перевело все автодороги с гравийным покрытием в асфальтобетонные.

Чехарда

Есть у восточных народов проклятие: чтобы тебе жить в переходный период. Рабочий энтузиазм дорожников поубавился, когда страну начало заносить на крутых поворотах реформ. Безденежье, бартер, поголовные неплатежи – на таком строительном материале не то что дорогу, тропинку не проложишь. И тем не менее... Отрасль в прямом смысле спасла внебюджетная система финансирования через дорожный фонд, формирующийся с помощью налога на пользователей автомобильных дорог. Государственное унитарное предприятие ДРСУ Адыге-Хабльского района стало выполнять заказы созданного примерно в тот же период Управления территориальных автомобильных дорог «Карачаево-Черкесавтодор». Благодаря его руководителю – Гаппоеву Казбеку Тахировичу, адыге-хабльским дорожникам тогда удалось сохранить профессиональные коллективы, технику и возможность совершенствовать работу по строительству, ремонту и содержанию дорог.

Жаль, что недолго длилась золотая пора для дорожной отрасли. В 2003 году дорожный фонд был ликвидирован. Десятки предприятий Карачаево-Черкесии остались практически без работы и финансирования, сотни километров отслуживших свой век дорог без ремонта и содержания. «По России в три-четыре раза уменьшилось финансирование, в Карачаево-Черкесии и того больше, – констатирует директор ДРСУ Адыге-Хабльского района. – Я могу выполнить работы на 30–40 млн, а мне дают всего 3–4 млн. Сейчас идет настоящая чехарда, только и делаем что воюем за объемы. Тогда как могли бы сделать много полезного для своего района и республики, ведь наши дороги всегда были лучшими. При таком отношении к делу, пожалуй, скоро начнем переводить асфальтобетонные дороги в гравийные...».

Тонкая работа

Не обошла ДРСУ и другая острая на сегодняшний день для дорожной отрасли проблема – сокращение трудового коллектива. Когдато предприятие считалось крупным в райцентре, имело около 100 сотрудников, но в последние годы ряды адыге-хабльских дорожников заметно поредели. Восемьдесят, семьдесят и, наконец, сорок пять человек в штатном расписании... Удалось удержать грейдериста экскаваторщиков, погрузчика и машинистов спецавтомашин по зимнему содержанию, которых сейчас днем с огнем не найдешь, – рассказывает Бекмурза Аджимуратович. – Первый помощник директора – главный бухгалтер А.М. Купчатова, у которой всего одна запись в трудовой книжке... Настоящие профессионалы Подсвириров, Кумиков, Исторовы и другие сотрудники дело знают отлично,

работы не боятся. Говорят, обеспечь нас питанием и вовремя плати зарплату, – мы будем днем и ночью работать. Никакого упрека к ним не имею. Если снег пойдет, они сами, еще когда темно на улице, заводят машины и идут по своему маршруту. Люди просыпаются на работу, – все дороги уже чистые. Работа по очистке зимних дорог от снега только на первый взгляд кажется грубой, на самом деле здесь необходимы и опыт, и мастерство. В горных районах снег идет не так, как на севере. Он то замерзает, то тает, то опять замерзает, от чего образуется гололед. Чтобы расчистить его, нужны большие затраты и, разумеется, хорошие специалисты».

Сам Бекмурза Кубеков уже 42 года работает в дорожной отрасли. За это время он настолько смылся с горячим дорожным делом, что стал всерьез считать его своим главным предназначением в жизни. А ведь мог бы стать успешным политиком, в 2000–2004 гг. он избирался депутатом Народного собрания Карачаево-Черкесской Республики... Однако судьба сложилась так, что Бекмурза Аджимуратович выбрал путь дорожника, пообещав своим соратникам и коллегам, что недалек тот день, когда его дороги будут лучшими в сельских районах республики и России. И слово свое сдержал, как истинный кавказец. Дороги ДРСУ Адыге-Хабльского района всегда были на хорошем счету у заказчиков, ему доверяли самые ответственные и сложные объекты. Наконец, в 1996 году Кубеков получил звание заслуженного строителя Российской Федерации. Но и после этого мало что изменилось в его жизни, – все те же утренние планерки иочные авралы, сели, оползни, наводнения, подсчет ущерба, борьба за объемы работ и сохранение коллектива.

С надеждой на объемы

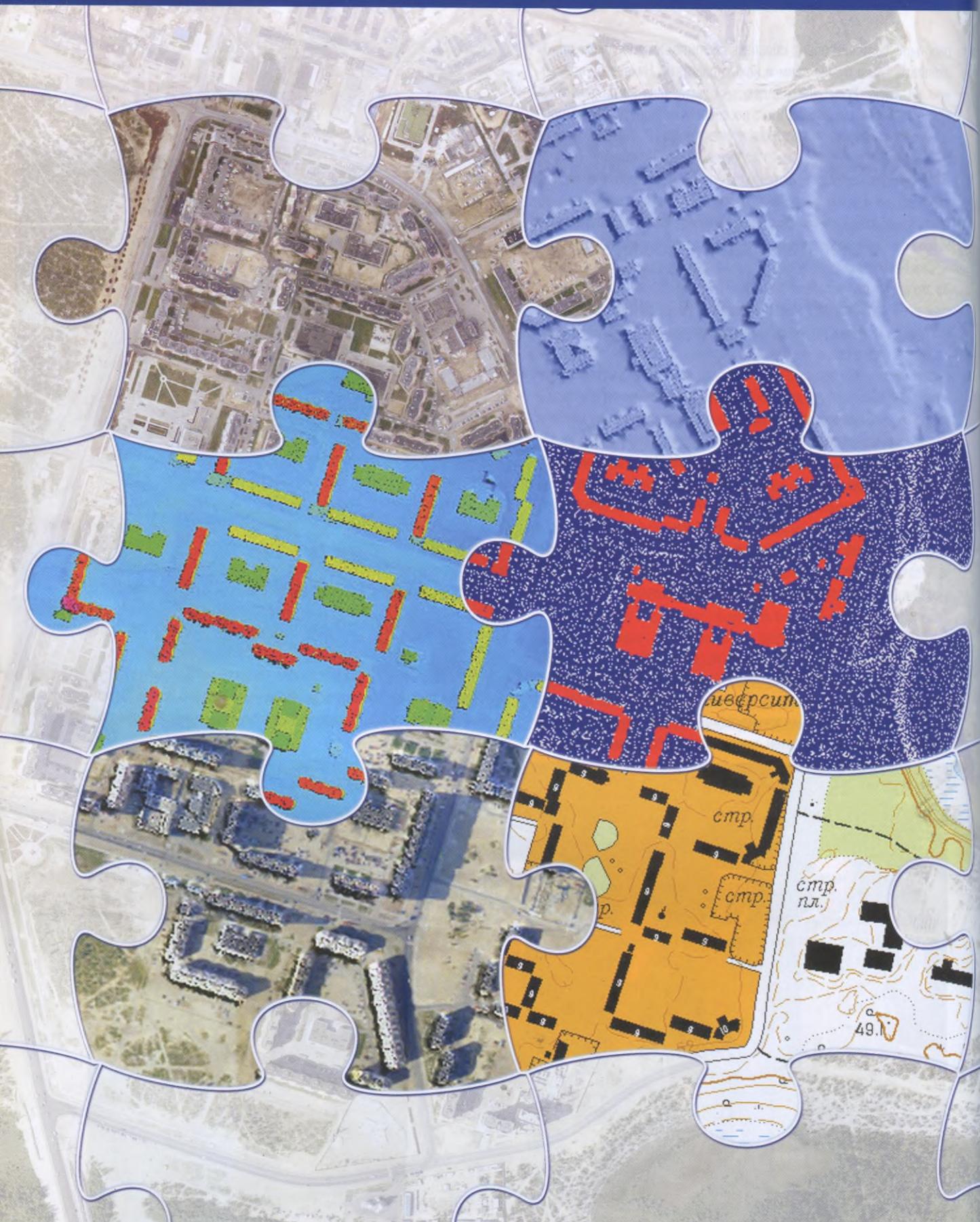
Результаты добросовестной работы ДРСУ Адыге-Хабльского района увидит каждый, кто заедет в здешние края. К примеру, текущий 2006 год предприятие начинало со сдачи важного объекта – отремонтированного километрового участка территориальной трассы Ураковская – Эрсакон, на котором в течение восемнадцати



лет было затруднено движение автотранспорта из-за постоянных оползневых процессов. На ремонт этой дороги были выделены федеральные средства в размере 9 миллионов двести тысяч рублей, которые подрядчик освоил в течение трех месяцев. Рабочие Адыге-Хабльского ДРСУ полностью убрали 60 тысяч тонн оползневых пород, укрепили твердый грунт, затем постелили двухслойное асфальтобетонное покрытие шириной 8 метров. По краям дороги установили силовые ограждения. Отремонтированному участку дороги присвояна третья категория.

Намечен план работы и на будущий год, от которого адыге-хабльские дорожники ждут значительного увеличения финансирования и объемов работы. Их надежды на лучшее должны оправдаться, не вечно же российские дороги будут служить мишенью для народного фольклора.





119017, Россия, Москва,
ул. Большая Ордынка, 14, стр. 1
Тел.: +7 (495) 953-00-74
Факс: +7 (495) 959-40-93
E-mail: info@geokosmos.ru

www.geokosmos.ru

ГЕОКОСМОС

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Специальный выпуск «Упрдор Москва – Харьков»

Автомобильная магистраль Москва – Харьков – наследница старинного почтового тракта. Первые сведения о прокладке этой дороги относятся еще к 1828 году. В некоторых местах под ней сохранились чугунные трубы водостока, датированные 1835 и 1846 годами. Но официальной датой открытия дороги считается 1858 год, когда по ней началось регулярное движение пассажирских дилижансов. Памятных дат и событий на этом важнейшем направлении было много. Одним из них стало создание в 1938 году Управления автомобильной дороги Москва – Харьков. С тех пор эта организация делает все возможное для обеспечения бесперебойного движения как по основному ходу, так и по всем другим федеральным автомобильным дорогам четырех областей – Тульской, Орловской, Курской и Белгородской.

Современная протяженность сети федеральных автомобильных дорог, находящихся на балансе ФГУ «Управление автомобильной магистрали Москва – Харьков», составляет 1430,68 км. На ней эксплуатируются 180 мостов и путепроводов протяженностью 10,4 км, а также 1038 водопропускных труб. Из общего количества автодорог к первой категории относятся 48,2 км, ко второй – 278,13 км, к третьей – 1104,35 км.

В завершающем году объем финансирования составил 1340 млн рублей. Из них на ремонт было выделено 876 млн рублей. В результате на 55,5 км выполнен ремонт покрытия, а на 79,2 км произведен капитальный ремонт. Кроме этого, выполнена программа по освещению населенных пунктов. Вместе с 27,2 км линий электропередач, введенных в этом году, общая протяженность электроосвещения составила 51 км. Также в полном объеме выполнены нормативные работы по допустимому уровню содержания автодороги.

Основной ход

Дорога дружбы

Автодорогу Москва – Харьков дорожники неофициально называют основным ходом. Ее протяженность составляет лишь половину обслуживаемого километража дорог, но при прочих равных условиях особое внимание уделяется именно ей, давно уже работающей на пределе своих возможностей. А ведь в свое время автомагистраль Москва – Харьков должна была стать первой российской дорогой, которая получила бы автотрассу-дублер, современнейшую магистраль первой технической категории на всем протяжении. Начатые более двадцати лет назад работы, следы которых ясно просматриваются на первой сотне километров автодороги в Московской области, продолжают впечатлять своим размахом. Ежегодно новая трасса прирастала на 20–25 км. Но этот самый размах долгое время сказывался негативно на выделении средств для капитального ремонта существующей автодороги Москва – Харьков. По логике, тогда все казалось правильным – зачем тратить деньги, если через десяток лет после ввода новой автомагистрали эта дорога, открытая для движения еще в 1858 году, станет практически ненужной?

Однако все оказалось не так. Новая стройка застыла на многие годы, и лишь в этом сезоне работы возобновились, продвинув трассу еще на 20 километров. Вместе с тем изменившаяся в ходе перестройки политическая ситуация, связанная с появлением государственных границ, привела к тому, что основной грузопоток переместился с автодороги Москва – Харьков на автомагистраль «Дон». Хотя при этом простой арифметический расчет убедит любого, что проезд по территории Украины от Белгорода до Ростова на 300 километров короче. Из Курска и даже из Орла в прошлые годы тоже стремились ехать на юг именно по этому удобному направлению. Оно и теперь формально открыто. Но таможенные барьеры, воздвигнутые на границах, и безудержная активность, особенно в первые годы установления границ автотранспортной администрации соседнего суверенного государства, привели к тому, что российские перевозчики предпочитают пользоваться автома-

гистралью «Дон». Результат известен – там интенсивность движения доходит до 40 тысяч автомашин в сутки, здесь, на границе с Украиной, она не превышает полутора тысяч. Такой вот российский политический парадокс, при котором экономически важнейшее направление – автодорога, которую в прежние годы называли «Дорогой дружбы» за соединение России с Крымом и Украиной, оказалась непопулярной. Впрочем, межобластные перевозки по-прежнему продолжаются и их интенсивность в среднем составляет более 7 тысяч автомобилей в сутки. А на обходах областных центров, где построены участки автодорог второй технической категории, она доходит до 20 тысяч автомобилей.

То есть даже при таких показателях по всем существующим нормам требуется строительство автомагистрали первой технической категории на всем протяжении. Вместо этого пропуск движения осуществляется в основном по двухполосной дороге третьей технической категории. И совсем не редкость, когда вслед за медленно ползущей грузовой фурой выстраиваются многокилометровые пробки.

Междур прошлым и будущим

Современное состояние автодороги заботит не только дорожников и водителей. В прошлом году губернаторы пяти областей, по которым проходит автодорога Москва – Харьков, подписали обращение

Материалы специального выпуска подготовил Николай Проказов

к Правительству России с просьбой о продолжении строительства симферопольской трассы «Крым» на концессионной основе. Их просьба не осталась не замеченной, и уже идут торги на разработку экономического обоснования инвестиций в автодорогу «Крым» от Москвы до границы с Украиной с учетом эксплуатации отдельных участков на платной основе.

При всех благоприятных условиях, по прикидкам начальника ФГУ «Управление автомагистрали Москва – Харьков» Сергея Любомировича Недялкова, разворот строительных работ возможен не ранее 2009 года. Минимум год уйдет на обоснование инвестиций, потом потребуется время на разработку инженерного проекта и его согласование во всех инстанциях. Словом, дело не быстро. К тому же в случае строительства новой платной дороги старая автотрасса

потребуется как альтернатива. Такое развитие событий пытаются предусмотреть в Федеральном дорожном агентстве Министерства транспорта РФ. Это заметно по тому, что в последние годы в два раза увеличилось финансирование ремонтов и капремонтов. В прежние годы эта статья не превышала 500 млн рублей, теперь же она приблизилась к одному миллиарду.

– Это позволило привести дорогу в нормативное состояние, – рассказал

Сергей Любомирович Недялков. – Отремонтировав в этом году 134,7 км автодорог, мы смогли догнать время, вплотную приблизившись к неукоснительному соблюдению нормативных сроков ремонта. Окончательно все должно прийти в норму в 2009 году в соответствии с принятой и закрепленной трехлетним планом программой...

Средства финансирования на выполнение оставшихся без капремонта 80 км автодороги Москва – Харьков расписаны по годам. Но в коллективе управления возникают опасения, что этот план, еще вчера казавшийся громадным шагом вперед, станет своего рода сдерживающим фактором. Внимание к дорогам в России усиливается. На всех уровнях поднимается интерес к дорожному строительству. Складывается благоприятное общественное мнение, а в административно-финансовых кругах есть тенденция к увеличению инвестиций. И конечно, все работающие на автодороге Москва – Харьков мечтают о выделении дополнительного финансирования на их дорогу. Слишком долго работали они в рамках жесточайшей экономии, выполняя, например, за счет средств капитального ремонта работы, относящиеся к реконструкции, такие как устройство дополнительных полос на подъемах.

Кстати, по новой классификации, устанавливаемой недавно введенным градостроительным кодексом, это недопустимо. И потому теперь, хотя у дорожников давно готова проектная документация на ремонт и капитальный ремонт оставшихся участков, они вносят необходимые корректировки, передельвая проектную документацию в соответствии с новыми требованиями под нормы реконструкции, включающие в себя не только инженерный проект, но и обоснование инвестиций.



Главный инженер Николай Злекин

Новое в бухучете

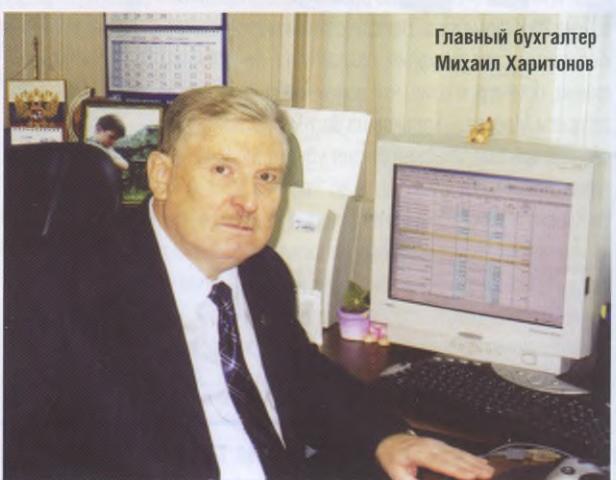
Дополнительным нагрузкам в работе на автомагистрали Москва – Харьков дорожники только рады. Любопытный факт – финансирование ремонтов в последние годы увеличилось в два раза, заметно усложнилась система документооборота и отчетности, но коллектив в Упрдоре «Москва – Харьков» уже семь лет остается стабильным. Его численность находится в пределах 50 человек. Дело не только в интенсификации работы, но и в ответственном подходе к своему делу. Каждый сотрудник стремится выполнять обязанности с меньшими затратами и с большей отдачей.

Это касается всех сфер деятельности, но, пожалуй, самый яркий пример – работа главного бухгалтера Упрдора «Москва – Харьков» Михаила Михайловича Харитонова. На состоявшемся совещании во Владимире он продемонстрировал новый подход к ведению компьютерного бухгалтерского учета. По его инициативе и с его непосредственным участием стандартная форма 1С бухгалтерии была доработана таким образом, что бухгалтерские проводки теперь осуществляются в несколько раз быстрее, проще и практически без ошибок, связанных с человеческим фактором. Все осуществляется в автоматическом режиме, достаточно войти в программу и ввести конечную цифру выполнения объемов работ тем или иным подрядчиком. В результате разработанной здесь программы бюджетные ассигнования имеют четкую привязку к функциям (услугам, видам деятельности, бюджетной классификации), появилась возможность детализированного контроля по направлениям использования денежных средств. Значительно сократилось время сотрудников финансового отдела для отражения в учете операций по кассе, по лицевым счетам учета бюджетных средств, расчетов с подотчетными лицами, с поставщиками и подрядчиками, по движению материальных запасов и основных средств.

Технологии успеха

Аналогичным образом с инициативой работают другие сотрудники Упрдора «Москва – Харьков». Среди них есть и местные знаменитости. «Ходячей энциклопедией», «живой историей» называют здесь начальника отдела Александра Федоровича Казачкова, который работает в упрдоре с 1968 года. Его профессиональная память хранит не только все значимые организационные перемены, но и особенности и последствия внедрения тех или иных технологий.

А на современном этапе внедрением всего нового занимается



Главный бухгалтер
Михаил Харитонов

главный инженер Николай Дмитриевич Злекин, тоже много лет работающий в упрдоре. Так, под его контролем в последние годы на участках капитального ремонта Белгородской и Курской областях в асфальтобетонных смесях использовалось поверхностно-активное вещество КАДЭМ-вт. Это позволило увеличить адгезию битума с каменным материалом кислых пород, снизить водоонасыщение, повысить плотность асфальтобетонных смесей, снизить температуру приготовления смесей на 15 градусов.

Поверхностная обработка на участках ремонта Белгородской, Курской и Орловской областях выполнялась комплектом машин «Шафер» с применением катионоактивных эмульсии и мытого щебня. Внедрение данной технологии позволило снизить расход материалов и повысить качество шероховатой поверхности за счет синхронного и равномерного распределения битумной эмульсии и щебня.

Кроме того, в завершающемся году в Курской области было выполнено устройство верхнего слоя покрытия из горячих щебено-масличных асфальтобетонных смесей. Причем на трех из десяти километров применено полимерно-дисперсное армирование асфальтобетона с использованием резинового термоэластопласта (РТЭП). Применение такой технологии позволяет значительно улучшить показатели трещиностойкости, сдвигостойчивости, прочностные характеристики, долговечность дорожного покрытия и его эксплуатационные свойства.

Для ликвидации ямочности и заливки трещин на автодорогах Упрдора «Москва – Харьков» успешно используются машины БЦМ. Они работают с применением битумных эмульсий ЭБК-2 и мытых каменных материалов, что позволяет заделывать выбоины без предварительной подготовки. Для этой же цели успешно применяются рециклеры РД-2500, ЕМ-3200. Они предназначены для выполнения ремонта дорожных покрытий литым асфальтобетоном. С их помощью производится переработка старых фракций покрытия и ранее приготовленных брикетов методом разогрева в камере рециклира.

Большой практический интерес представляет работа, выполненная совместно со специалистами МАДИ (ГТУ). Еще в 2003 году на участке автодороги М-2 «Крым» (км 162 – км 170) была опробована технология применения литой сероасфальтобетонной смеси при картийном ремонте. Состав представляет собой рационально подобранную смесь из минерального заполнителя: природного или дробленого песка, минерального порошка, технической серы, битума. Его использование по сравнению с асфальтобетонными смесями дает экономию битума на 50 процентов, улучшает физико-механические показатели, увеличивающие срок службы верхних слоев покрытия, и увеличивает коэффициент сцепления с колесом автомобиля.

От рождения до смерти

Еще одной значимой фигурой для функционирования автодороги стал бессменный заместитель начальника по содержанию Иван Александрович Ян. Свой рассказ о дороге он начал с философского обобщения о том, что мы все приходим в этот мир по дороге из роддома и уходим тоже по ней. Так что состояние дорог вольно или невольно касается каждого человека на земле. Что же стало главным для дорожников Упрдора «Москва – Харьков»?

В сложившихся условиях особое внимание уделяется вопросам повышения безопасности дорожного движения. В целях снижения аварийности на автодорогах в 2006 году установлено и заменено

3439 дорожных знаков, 7071 п. м барьера ограждений. Нанесена горизонтальная разметка на всем протяжении обслуживаемых дорог, в том числе термопластиком выполнено 168 км осевых линий, что обеспечивает круглогодичную сохранность разметки. На 51 км обслуживаемых дорог устроены линии освещения. Проведенная в текущем году работа позволила улучшить показатели ровности и сцепления на 102,5 км автодорог.

Но остаются и нерешенные вопросы. Так, с введением нового ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации движения. Правила применения» повышены требования к удерживающей способности барьера ограждений. На сегодняшний день около 90% существующих ограждений не соответствуют этим требованиям, но решение этой проблемы на прямую зависит от финансирования.

– Проблема в том, что содержать наши изношенные донельзя федеральные дороги невероятно сложно, – сказал Иван Александрович Ян. – Это касается всех сфер деятельности. Лимиты на содержание постоянно отстают от потребных. Если прежде на ту же разметку хватало 10 млн, сейчас требуется 50 млн рублей. И так во всем. Падает престиж профессии, кадры уходят, материалы дорожают, инфляция растет. В итоге, по большому счету, даже наша основная дорога «Крым» не отвечает современным параметрам транспортно-эксплуатационного состояния. Поэтому давно настал вопрос строительства параллельной дороги. Пусть она будет платной, но главное, чтобы люди могли ехать по ней с комфортом. А пока мы и наши подрядчики делаем все возможное, чтобы поддержать допустимый уровень транспортно-эксплуатационного состояния всех наших дорог, обеспечив при этом бесперебойное и безопасное движение автомобильного транспорта.



Заместитель начальника по эксплуатации
Иван Ян



На стыке трех областей



Директор ДЭП-99 Галина Парамонова

По отзывам многих дорожников России, женская рука в содержании дороги всегда заметна. Но тайна особо тщательного подхода к порученному делу чаще всего кроется не в вопросе пола руководителя, а в его организаторском таланте и требовательности. Директор ДЭП-99 Галина Михайловна Парамонова как раз такой талантливый руководитель. В свое время именно за это ее, инженера-строителя, работавшего мастером на стройке, пригласили на должность главного инженера ДРСУ. С новым делом Галина

Михайловна освоилась быстро, применив и инженерные знания, и хозяйственную хватку. А когда сама возглавила предприятие, то на должность главного инженера подыскала еще одного талантливого специалиста – Ольгу Тихоновну Мозалову. Кроме них, ведущими руководителями были и остаются главный бухгалтер Клавдия Степановна Шатохина и начальник производственного отдела Галина Ивановна Мартынцева.

Сейчас в числе инженерно-технических работников ДЭП-99 почти все женщины. Исключение составляют мастера участков и главный механик Александр Николаевич Коровкин. На месте этого человека вообще невозможно представить кого-либо другого. Кажется, что это только его усилиями крутятся механизмы техники, износ которой составляет 73 процента. Текущий ремонт, техобслуживание, переоборудование КДМ в самосвалы и обратно – все проводится в кратчайшие сроки и собственными силами.

Но в целом старение техники – самая большая проблема как этого эксплуатационного дорожного предприятия, так и многих других. Объемы работ сравнительно небольшие – всего 27 млн рублей. В основном эта работа по содержанию дороги. Денежные средства необходимо расходовать экономно. Есть, например, в районе народные умельцы. Один машину для ямочного ремонта сам сделал, которая отлично работает с литой смесью и обошлась в два раза дешевле серийной, да еще гарантия под боком. По аналогичной схеме местные специалисты отремонтировали следящую систему асфальтоукладчика, восстановили старый щебнераспределитель.

И все это отлично работает, когда есть объемы.

– Конечно, мы понимаем, что это дедовские методы, – говорит Галина Михайловна, – но предприятие должно жить и поддерживать дороги. А для этого надо зарабатывать дополнительно. Район, где базируется наше предприятие сельскохозяйственный. Сами знаете, как сейчас трудно хлеборобам, а отсюда и дорожные работы им не по карману. Но мы предлагаем свои услуги и не отказываемся от того или иного объема работ. В этом году выполнили подрядные работы на 4 млн рублей. А наша работа даже на изношенной технике соответствует показателям качества. Главное – качественные материалы.

Слушая рассказ Галины Михайловны и вспоминая аналогичные попытки других дорожных эксплуатационных предприятий удержаться на плаву, невольно приходишь к мысли «А что же государство? Почему оно не заботится о своих федеральных государственных предприятиях, выполняющих опять же госзаказ на обслуживание федеральных дорог?» Конечно, полностью отрицать участие нельзя. Это же ДЭП-99 в последние годы получило в аренду технику стоимостью 10 млн рублей. Это три КДМ, погрузчик, автогрейдер, машина для ямочного ремонта «Бецема». Хорошая техника, слов нет. Но арендная плата составляет 110 тысяч рублей в месяц. За год эта сумма увеличится до 1,32 млн рублей. Это деньги, которые в сущности отрываются от скромного лимита средств содержания. Ходят среди дорожников упорные слухи, что период экспериментов подходит к концу, что арендная техника будет передана федеральным государственным предприятиям на правах хозяйственного ведения. Это был бы самый справедливый вариант. Государственная дорога обслуживается государственной техникой за выделяемый лимит средств. И с рыночной системой распределения объемов полностью согласуется. Не справился с работой или проиграл торги – передай доверенную технику, состояние и использование которой тщательно контролируется специалистами Упрдора Москва – Харьков, другому подрядчику, который это сделает лучше. Но это мечты. А на деле пока все по-прежнему.

Основную роль в работе предприятия играют кадры. Коллектив ФГУ ДЭП № 99 стабильный. Среди тех, кто давно прикипел душой к дорожному делу – мастер АБЗ О.Н. Кононова, оператор АБЗ Н.В. Пьяных, водители КДМ – В.И. Паршин, В.И. Дерусов, С.В. Карцев, И.Б. Попов, П.С. Пастухов, механизаторы А.А. Бондарев, В.В. Полянский, Н.И. Самойлов, дорожные рабочие – В.И. Булгаков, О.С. Пастухова, В.А. Логачева.

– Работа у нас привычная и размеренная, – рассказала о своем предприятии Галина Михайловна Парамонова. – Численность коллектива составляет 78 человек. Обслуживаем участок федеральной автодороги Курск – Воронеж – Борисоглебск протяженностью 143,5 линейных километров. Зона обслуживания поделена на три мастерских участка, расположенных в поселках Беседино, Тим и Горшечное. Самая большая проблема в том, что дорога давно требует ремонта. Она строилась 45 лет назад и была рассчитана не под такие нагрузки, как сейчас, когда идут по ней большегрузные автомашины, избегая проезда на юг через Украину и выбираясь на автомагистраль «Дон». Отсюда и колея появляется, не выдерживает старое покрытие такой нагрузки. Бывает и так, что вместо покрытия на дороге виден сплошной ямочный ремонт, сетка трещин и колейность заметны на всем протяжении и в результате работы по содержанию скорее напоминают ремонт. Но в последнее время ситуация заметно меняется к лучшему. Наш участок находится на стыке трех областей – Курской, Белгородской и Воронежской, и оттого мы хорошо знаем, что еще 4–5 лет назад бытовало устойчивое мнение о том, что наша Курская область – это край бездорожья, а сейчас так уже не говорят, потому что территориальные дороги приведены в хорошее состояние. Кардинально изменилась ситуация и на магистральной федеральной автодороге Москва – Харьков. Остается надеяться, что теперь настала очередь нашей дороги.

Экзамен на прочность

Первыми на автодороге Москва – Харьков в борьбу с зимней стихией вступили южане – Белгородское ФГУ ДЭП-96. Это прежде холода и снегопады наступали с севера. Теперь же глобальные изменения климата давно смешали и перепутали третью и четвертую климатические зоны, разграниченные в документах и дорожных нормативах в незапамятные времена. К тому же, сколько бы ни язвили по этому поводу юмористы, фактическая зима на самом деле приходит неожиданно и встретить ее достойно можно только одним способом – быть готовым всегда. Так и поступают белгородские дорожники.

Снег сыпал почти две суток, и все это время хорошо подготовленная техника не уходила с автомагистрали. Этому предшествовала серьезная подготовка. Она заключается не только в ремонте техники и заготовке пескосоляной смеси. Перед каждым зимним сезоном на предприятии проводится учеба кадров массовых профессий. Детально разработанный проект производства работ по зимнему содержанию после утверждения тщательно изучается всеми звенями. Проводятся практические занятия, основанные на опыте прошлых лет. Рассматриваются всевозможные проблемные ситуации, как и с кем в них надо взаимодействовать. Ответственные дежурные Центра управления производством сдают экзамены. Результат такого подхода в том, что допустимый уровень содержания на белгородском участке федеральной дороги «Крым» протяженностью 116,4 линейных (260 приведенных) км обеспечен при любых погодных условиях.

Столь же серьезно подходят здесь и к другим вопросам. Например, работа Службы организации движения. Прежде такие структуры числились во многих предприятиях, но даже там, где они остались, часто бывает, что их функции достаточно формальны и расплывчаты. Здесь же все четко. Сотрудники службы в составе 5–7 человек под руководством опытнейшего дорожника Виктора Владимировича Мешкова ежегодно выполняют работы на сумму до шести миллионов рублей. Сюда входит нанесение горизонтальной разметки, изготовление и установка знаков, сигнальных столбиков, других элементов обустройства дороги.

– Коллектив у нас небольшой, – рассказал директор ФГУ ДЭП-96 Виктор Андреевич Терещенко. – Среднегодовая численность 130 человек. В нашем распоряжении два участка по содержанию. Один на 635 км обслуживает 57 км автодороги Москва – Харьков от границы с Курской областью до северного подхода к Белгороду. Второй находится на центральной базе в селе Стрелецком и обслуживает 59 км дороги до таможенного поста на границе с Украиной, включая северный и южный южный подходы к Белгороду...

В составе предприятия имеется асфальтобетонный завод ДС-117 2К производительностью 32 тонны в час. Этого объема хватает для выполнения работ по содержанию и ремонту. На центральной базе размещается аппарат управления, ремонтные мастерские со слесарным, токарным и столярным цехами, теплые боксы для стоянки автотранспорта, занятого зимним содержанием, и прочие вспомогательные службы.

Если работы по содержанию распределены равномерно, то основная нагрузка по объемным работам ложится на второй участок, руководят которым начальник Сергей Петрович Гладков и мастер Александр Викторович Хаяевкин. Это люди, увлеченные своим делом, способные выполнять любые задачи. И коллектив

подобран им под стать. Среди специалистов самого высокого класса следует отметить машиниста асфальтоукладчика Сергея Петровича Трубилина, машинистов катков Владимира Пузанова, Александра Тарасова, автогрейдеристов Сергея Левченко и Вячеслава Трунова. Очень важную и ответственную работу ежегодно проводят водители Подвигин Н.В., Сергеев Ю.В., Винаков Я.Н. и другие.

Особое внимание к объемным работам вполне оправдано. Без них предприятие не может полноценно выполнять свою главную функцию – содержание федеральной дороги. Ведь лимит средств на эти нужды не предусматривает, например, расходы на содержание и обустройство баз. А людям надо создавать достойные бытовые условия для того, чтобы они после продуктивной работы могли переодеться, принять душ. Нужны хорошие условия и теплые боксы для дорожной техники. И понятно, почему. Время на устранение последствий снегозаносов ограничено. Два часа на особо опасных участках и четыре часа на остальных. А если водитель потратит полчаса-час на запуск и разогрев двигателя, то в срок не уложится.

Вот и старайтся белгородские дорожники восполнить прорехи в финансировании содержания с помощью подрядов на ремонт дорог. Конечно, предпочтительнее делать это на своем участке. Рядом базы для стоянки и ремонта техники, собственный асфальтобетонный завод. Но не всегда есть такая возможность. Так, в прошлом году объемы работ составляли 59 млн рублей и в основном выполнялись на федеральной дороге. А этот год поначалу представлялся проблемным. На белгородском участке автодороги Москва – Харьков планировалась только поверхностная обработка, которую сейчас делают специализированные подрядчики, оснащенные самой современной техникой.

Поэтому прогноз на будущее получался скромный. На 2,5 млн руб. – устройство выравнивающих слоев, на 4,6 млн руб. – нанесение горизонтальной разметки, на 25 млн руб. – нормативные работы по содержанию. То есть выходило падение объемов чуть ли не в два раза. Но этого не случилось. Коллектив, пользуясь заслуженным авторитетом, который наглядно подтверждается хорошим состоянием обслуживаемой федеральной дороги и статусом госпредприятия, вышел на торги, проводимые Управлением автодорог Белгородской области. Получили подряды на несколько объектов общей стоимостью в 30 млн рублей. Еще на 5 млн руб. выполнили работы по благоустройству для сторонних заказчиков. И в итоге добились увеличения объемов по сравнению с 2005 г. Вот так ФГУ ДЭП-96 доказывает свою конкурентоспособность, увеличивает объемы работ, поддерживает имидж, который создается высоким званием федерального государственного предприятия.



Директор ФГУ ДЭП-96 Виктор Терещенко

Цифры без магии



Директор ФГУ ДЭП-91 Владимир Соболенков

Через город Плавск в Тульской области на протяжении четырех километров, обустроенных заездными карманами, разметкой и всеми необходимыми знаками дорожной обстановки, пробегает автодорога Москва – Харьков. Это лишь малая часть сферы особого внимания расположенного здесь крупного дорожного эксплуатационного предприятия с совсем небольшой, но славной историей.

Началась она с подготовки Олимпиады-80, когда для ре-

конструкции и ремонта автомобильной дороги Москва – Харьков в Плавске создало ДСУ-7 Управление строительства № 1 Минавтодора России. В этот олимпийский год, горячий не только для спортсменов, но и для дорожников, с первого января, как значится в его трудовой книжке, начал свою работу в качестве прораба Владимир Георгиевич Соболенков. К тому времени он, коренной житель Плавска, успел окончить Московский автодорожный техникум и отслужить в Вооруженных силах. Именно в армии, выполняя обязанности мастера по строительству автомобильных дорог на испытательном полигоне, он стал настоящим руководителем дорожного производства и приобрел основательный опыт строительства различных типов дорожного покрытия. Так что работа была не в новинку, а то, что проходила она в родном городе и заметно улучшала жизнь земляков, добавляло гордости за выбранную профессию. Чтобы делать ее как можно лучше, Владимир Георгиевич продолжал учиться, заочно окончив институт по специальности «Автомобильные дороги».

После успешного выполнения государственного задания ДСУ передали в структуру управления автодороги Москва – Харьков. А спустя еще несколько лет из-за отсутствия строительных объемов его расформировали. Один участок перевели в Щекино, а другой оставили в Плавске, присвоив ему имя ДРСУ-13. Это было самое маленькое и самое последнее из образованных на автодороге предприятий с функцией содержания.

Осень 1993 года, когда его назначили начальником ДРСУ, почетный дорожник России Владимир Георгиевич Соболенков вспоминает как самый тяжелый и самый ответственный период в своей жизни. Тогда, в первый день его назначения – а это случилось 25 ноября – уже сыпал снег, и на дороге образовывался гололед, а в запасе не было ни песка, ни соли, ни дизельного топлива. Но уже на следующий день вопреки проблемам вышла на дорогу вся техника для содержания – три стареньких КДМ на базе ЗИЛов. Тяжелое крещение в свою первую зиму крошечное предприятие выдержало с честью и стало расти, постепенно развивая базу, увеличивая численность, количество техники и протяженность обслуживаемых дорог.

Прошло время, и ГУП ДРСУ-13 стало самым крупным на автодороге. А на тридцатом году своей успешной работы оно благополучно было преобразовано в ФГУ ДЭП-91. Причем при этом не потребовалось делить технику и людей на тех, кто будет заниматься

содержанием и тех, кто станет выполнять объемные работы. Как считает Владимир Георгиевич Соболенков, на современном этапе развития дорожной отрасли это стало уже неактуальным и будущее скорее всего останется за крупными, мощными подрядчиками, способными и содержать, и ремонтировать доверенные им участки. Главное – качественная работа, а ее что ДРСУ-13, что ДЭП-91 обеспечивают одинаково хорошо. Так что магия цифры 13, которую многие люди считают несчастливой, не оказала негативного влияния на судьбу предприятия. А может все-таки был определенный элемент невезения в несчастливой цифре, ведь прошедший без нее год стал самым удачным для переименованного коллектива. Объемы работ достигли 135 млн рублей. И это не предел.

– За последние два года мы набрали хорошие обороты – рассказал директор ФГУ ДЭП-91 Владимир Георгиевич Соболенков. – В 2004 году наши объемы составляли 47 млн рублей, в 2005 году – 80 млн, а в этом выросли еще на 55 млн. Секретов тут особых нет. Шли к успеху постепенно. Приобретали новую высокопроизводительную и качественную укладочную технику, такую как один из лучших в мире асфальтоукладчиков «Фегель-1900» и тяжелые катки. Покупая ее, отталкивались от нужд предприятия. Например, объемы этого года показали, что собственного асфальтобетонного завода стало уже недостаточно для обеспечения увеличившейся производственной программы. Поэтому на следующий год планируется приобретение еще одного АБЗ...

Таких примеров логичного, экономически обоснованного подхода к работе Владимир Соболенков мог бы привести немало. Например, почти все дорожно-строительные материалы завозятся своим автотранспортом. На стороне остается закупка гранитного щебня, спрос на который настолько велик, что предприятие стремится застать его на весь строительный сезон еще зимой. А вот заготовкой битума, как считает Владимир Георгиевич, сейчас заниматься бесмысленно. Сопоставляя цены в разное время года, энергозатраты на хранение и разогрев битума, он пришел к выводу, что дешевле брать битум с колес. Правда, в любом случае приходится модернизировать асфальтобетонную смесь соответствующими добавками.

Еще один секрет успеха – стремление выполнять все виды работ собственными силами. И, к примеру, поскольку качество будущей дороги закладывается еще на этапе выполнения земляных работ, Владимир Георгиевич счел необходимым оснастить предприятие хорошей землеройной техникой. Одно из последних приобретений – планировщик УДС-114 на базе «Татры». Естественно, чтобы не зависеть от смежников, предприятие укомплектовалось собственным самосвальным автопарком. А в качестве технологического транспорта для перевозки асфальтобетонной смеси на большие расстояния в ДЭП-91 используют два 25-тонных асфальтовоза на базе самосвала «Алькам», уникального по своей конструкции. Кузов у него нижнекамский, кабина финская, двигатель английский, мосты венгерские, сборка тамбовская. Недолго действовало сборочное производство, рассыпавшееся после печально известного дефолта, но дорожники успели приобрести удобную технику. Впрочем, Владимиру Георгиевичу и его коллегам многое удается делать как в хорошей армейской поговорке – «своевременно или немного раньше». А все потому, что работают здесь настоящие знатоки своего дела.

– Очень важно, что мы не растеряли свой кадровый потенциал,

— считает Владимир Георгиевич, — даже в самые тяжелые годы предприятие находило подрядные работы, чтобы поддерживать как можно более высокую зарплату для коллектива. И нам это удавалось делать на уровне в 180 процентов от средней зарплаты по Тульской области. В результате сейчас в нашей организации работают самые квалифицированные кадры. Почти одновременно со мной, 32 года назад, начал работать в дорожных организациях механик Николай Егорович Жижечкин. Больше 23 лет трудится главный инженер Михаил Васильевич Демидов. Давно работает главный механик Александр Иванович Аксенов, мастер Н.В. Семенов. Среди остальных сотрудников немало тех, стаж которых насчитывает по 15–20 лет. Город у нас небольшой и потому в коллектив приходят только те, кого мы хорошо знаем, кто не подведет ни при каких обстоятельствах. График ведь очень напряженный. Это касается как объемных работ, которые мы выполняем порой за 200 км от родного Плавска, так и работ по содержанию. Люди на дороге находятся полный световой день, а иногда прихватывают и выходные. В этом наша жизнь...

С проблемой привлечения и воспитания хороших кадров связывает Владимир Георгиевич и саму проблему разграничения строительных и эксплуатационных работ, возникшую не от хорошей жизни, а скорее из стремления «окрасить» размер средств, направляемых чисто на содержание. Это создавало иллюзию их достаточности.

— Вопрос в том, что в современных условиях финансирования, когда на содержании занята небольшая бесприбыльная организация, она в состоянии платить лишь минимальную зарплату, — говорит он. — Естественно, что при низком уровне оплаты высококвалифицированные кадры работать не придут. Это немедленно скажется и на уровне содержания дорог, и на состоянии техники. Поэтому чтобы иметь хорошие кадры, надо иметь объемы по ремонту дорог. И мы их получаем заслуженно, участвуя в торгах. А что касается чисто строительных предприятий, то пусть они строят большие объекты, такие как новая автомагистраль «Крым». Потребность в дорожном строительстве в России настолько велика, что работы хватит всем.

Вот так, с оптимизмом смотрят в будущее почетный дорожник России Владимир Георгиевич Соболенков. И почва для этого опти-

мизма есть. Ведь в последние годы в дорожной отрасли сдвинулось с мертвой точки финансирование, заметно увеличился объем выполняемых работ, а непосредственно на дороге сокращаются, приближаясь к нормативам, межремонтные сроки.

— У нас на обслуживании 132 линейных, или 224 приведенных километров автодороги Москва — Харьков, — рассказал Владимир Георгиевич о сложившейся ситуации и перспективах ближайших лет.

— Из них капитальный ремонт и ремонт осталось выполнить на 31 километре дороги — с 247 по 278 км. В планах упрдора на это отводится три года. Но даже своими силами мы готовы выполнить весь объем за два года, если будет дополнительное финансирование.

И дальше будем работать, увеличивая объемы ремонта и развивая качество содержания на нашем главном объекте — автомобильной дороге Москва — Харьков. Мы внимательно следим за новинками в сфере эксплуатации и надеемся когда-нибудь внедрить их на своем участке. А может и расширим сферу ответственности по содержанию дорог, когда будет построена скоростная автомагистраль «Крым». Вот тогда точно появится у нас система метеобеспечения с датчиками гололедооповещения, с дорожными метеостанциями, с камерами видеонаблюдения. Будут внедрены солебазы, а может быть появится и система автоматического распределения противогололедных материалов. Инженерная мысль не стоит на месте, и мы всегда готовы следовать за ней, внедряя самые современные достижения дорожной науки и практики. А то, что у нас будет эта возможность — сомнений нет...

Наступившая зима оставила позади вводные участки строительного сезона 2006 года. Впереди привычные отработанные годами будни. Убрана до весны тщательно обслуженная и отремонтированная техника. С помощью сменного навесного оборудования переоснащены на зимние виды работ автомобили. Основной ударной силой на это время стали 12 КДМ, 5 грейдеров, 6 автопогрузчиков и 4 пескобазы. И так теперь до весны — круглосуточные дежурства, борьба с гололедом, снегозаносами. За всю тринадцатилетнюю историю предприятия не было случая, чтобы на обслуживаемом участке по вине дорожников произошло ДТП. И есть все предпосылки, что так будет и впредь.



Мостовые доктора



Директор МДП № 102 Владимир Тарасов и его заместитель Дмитрий Тарасов

Это сейчас для дорожников России стали привычными торги на содержание мостов, а когда в 1994 году на автодороге Москва – Харьков было создано одно из первых специализированных предприятий по обслуживанию мостовых сооружений, его будущее рисовалось неоднозначно. Слишком долго бытовало мнение, что с такой работой успешно могут справиться любые обычные ДРСУ. Но время все расставило по своим местам, и ФГУ «Мостовое дорожное предприятие № 102» за прошедшие годы убедительно доказало необходимость специализации в сфере содержания мостов.

– Объем работы нашего предприятия, численностью 80 человек, может показаться небольшим, по этому году он не превышает 25 млн рублей, – рассказал директор МДП № 102 Владимир Михайлович Тарасов. – Причем лимиты на содержание вообще составляют лишь 5,2 млн рублей. На них мы организуем эксплуатацию 56 мостов протяженностью 3125 метров в Орловской и Курской областях. Остальное – планово-предупредительный ремонт и ремонт. Но главная задача – все-таки качественное содержание, и потому мы, чувствуя государственную ответственность за дело, не стремимся набирать большие объемы и потомlixородочно искать субподрядчиков для их выполнения. Все, за что берется мостовое дорожное предприятие, выполняется основательно, качественно и точно в определенные сроки...

Для выполнения мостовых работ предприятие располагает необходимым набором разнообразной техники, среди 32 единиц которой есть автокраны, миксеры, самосвальный парк, машины дорожно-мостового мастера и даже спецмашина для осмотра мостов. Используется техника очень бережно. При желании можно было бы найти сторонние работы и зимой, но мостовики предпочитают иметь хорошую технику для основных видов работы, а не трепать ее в поисках копеечного приработка. Правда, при этом и реальный шанс для получения прибыли они не упускают. Например, на балансе предприятия числится старенькая фреза «Виртген». На мостах ее услуги хотя и необходимы, но требуются не часто, а вот на дорогах фреза нужна постоянно. В этом году ей пришлось поработать и на автомагистрали М-4 «Дон», и на автодороге М-2 «Крым». Сняли более ста тысяч кв. метров покрытия. Правда, большая часть заработанной этим видом деятельности средств пошла на ремонт фрезы. Стоимость капитального ремонта ее двигателя в Германии составляет около 800 тысяч рублей. Зато в следующем году восстановленная техника принесет неплохую прибыль.

Вложение в технику здесь считают самым рациональным средством достижения успеха. И в этом году, несмотря на относительно небольшие объемы и доходы, планируется приобретение техники для строительства мостов.

Зато настоящая реальность в том, что предприятие, созданное исключительно для содержания и ППР, имеет свой бетонно-растяжимый узел, цех по изготовлению арматурных каркасов, площадку для отливки железобетонных конструкций. Только сложные изделия, такие как балки, мостовики размещают на специализированных заводах мостовых сооружений. Все остальное делают собственными силами. В этом и заключается отличие мостового предприятия от дорожного, которому просто невыгодно будет заниматься таким узкоспециализированным направлением.

Конечно, для работы здесь нужны высококвалифицированные кадры. И они есть. Сам нынешний директор Владимир Михайлович Тарасов многие годы работал в системе Минтрансстроя и в свое время участвовал в создании мостового предприятия в качестве заместителя директора. Потом работал начальником отдела в Управлении автодороги Москва – Харьков. А с 2000 года возглавил мостовое предприятие. Опытнейшие мостовики работают в производственном отделе МДП-102. Более 40 лет жизни посвятил мостовому делу Юрий Иосифович Белов, давно уже работает на мостах главный инженер Николай Иванович Матвеев. К числу опытных специалистов следует отнести и таких, как Алексей Михайлович Литвинов, Владимир Дмитриевич Азаров, Сергей Валентинович Цуканов. Есть на предприятии и молодые талковые инженеры.

Особый подход осуществляется и к подбору рабочих кадров. Только после нескольких дней работы рядом с опытными профессионалами-мостовиками новички понимают, что содержание моста – это не только уборка мусора, грязи и снега. Это, прежде всего, диагностика. Заделать трещину и ликвидировать сколы гораздо проще, чем заменить балку. Своевременное вмешательство и ликвидация процесса разрушений значительно продлевает срок службы мостовых конструкций. Поэтому каждое обслуживание включает в себя осмотр балок, свай, ригелей, насадок, опорных частей, деформационных швов.

Такой тщательный подход к кажущимся на первый взгляд мелочам оказывается и в работе по ремонту мостов. Не раз было так, что после осмотра объектов мостового предприятия и крупного мостоотряда, приоритет и первое место за культуру производства, за качество выполненных работ отдавалось именно МДП. С таким высоким качеством в этом году был произведен ремонт моста через реку Рожок на автодороге Калуга – Перемышль – Белев – Орел. Работы было много. Дело в том, что еще на стадии строительства были допущены отклонения в расположении береговых опор. Поэтому пришлось произвести их уширение. Также заново были изготовлены и установлены элементы железобетонных шкафных стенок, переходных плит и произведено устройство плиты усиления по всей площади. В итоге 52-метровый мост смотрится как новый. Комиссия, состоявшаяся 20 октября, приняла этот объект в полном объеме без замечаний. Так же, практически без замечаний, идет и ежедневная, почти незаметная, но очень нужная работа по специализированному содержанию мостов на федеральных дорогах Упрдора «Москва – Харьков».

«Стройка» номер один

Дорожно-строительная фирма № 2 (ДСФ-2) ОАО «Дорстрой» неразрывно связана с автодорогой Москва – Харьков уже 38 лет. Она была создана как ДСР-2 в составе Управления строительства № 1 Минавтодора СССР для строительства автомагистрали «Дон» в далеком 1960 году. А в 1968 году, после завершения основных строительных работ на автодорогах Москва – Воронеж и Воронеж – Шахты, предприятие передислоцировалось из Воронежской области в поселок Знаменка.

Первым рабочим объектом ДСФ-2 стал обход Орла протяженностью 27,5 км. А всего с тех пор было построено более 350 километров дорог на территории Орловской области. Среди прочего были выполнены такие крупные и значимые работы как реконструкция автодороги Орел – Витебск, строительство Северной транспортной развязки обхода Орла, капитальный ремонт автодороги Москва – Харьков по пути Олимпийского огня от границы Курской до границы Тульской областей, обход Мценска с комплексом ДРП и АЗС, обход Нарышкино и еще многие другие объекты. Однако в последние годы предприятию приходилось в поисках работы выезжать за пределы Орловского региона.

Например, вместе со своими коллегами и партнерами по ОАО «Дорстрой» оно участвовало в строительстве обхода Данышино, взяв на себя самый сложный, заболоченный участок трассы. Строили и другие объекты.

А вот для нынешнего директора ДСФ-2 Абузера Габибуллаевича Биллаева самой памятной в его трудовой биографии стал обход города Кромы протяженностью 14 км, в строительстве которого он принимал участие в качестве прораба. Обходную дорогу второй технической категории построили тогда за 3 года, и хотя время гарантийного срока уже истекло, этот участок автомагистрали Москва – Харьков по-прежнему сохраняет свое высокое качество и остается своеобразной визитной карточкой предприятия.

Абузер Биллаев трудится в ДСФ-2 с 1987 года – прибыл сюда сразу после окончания института в Ростове. Сначала три года был мастером на укладке асфальтобетона, потом долго работал прорабом на строительстве оснований и искусственных сооружений. А с января этого года стал директором предприятия. В новом качестве опытному производственнику потребовались другие навыки и способности. Как оказалось, что у него есть все данные для успешного управления коллективом.

На первых порах значительную помощь и поддержку оказал генеральный директор ОАО «Дорстрой» Мухадин Шахимович Коблев. И дело пошло. Именно в этом году, уже после назначения Абузера Габибуллаевича Биллаева, предприятие ликвидировало накопленные в прошлые годы долги и выполнило дорожно-строительных работ более чем на сто миллионов рублей. Своих заслуг Абузер Биллаев не отрицает – старался, как мог, оправдать доверие, но серьезные успехи он больше склонен связывать с изменившимися внешними условиями.

– Наше предприятие всегда было сильным и работоспособным, – говорит он. – У нас есть современная техника. Такая, как асфальтоукладчики «Блаунокс», вибротрамбовщики «Боинг», чехословацкие шестнадцатитонные катки на резиновом ходу. Есть грейдеры, экскаваторы, бульдозеры и самосвальный парк. В этом году

обновили асфальтобетонный завод «Тельтомат». Первыми в Орловской области мы установили новое смесительное оборудование для введения в асфальтобетон улучшающей его свойства добавки РТЭП, и теперь бесспорно именно мы производим самый качественный асфальтобетон в Орловской области. Есть у нас и великолепный кадровый состав. Главный инженер Анатолий Александрович Локтев настолько опытный и грамотный специалист, что к нему нередко обращаются за консультациями из других предприятий. Замечательно работают прорабы Василий Васильевич Чегиль, Александр Витальевич Царицин, Татьяна Владимировна Фролова, мастер Александр Анатольевич Локтев.

Из водителей среди лучших отец и сын Левины, Сизенов, Лутовинов. Из механизаторов Ходырев, Растроев, Михеев, Лазуткин.

С такой техникой и с такими людьми мы можем любую работу выполнить. А в дополнение к этому можно сказать, что в целом стало чувствоватьсь, что идут перемены в дорожной отрасли. Финансирование увеличивается, заказчики активно проявляют интерес к подрядным организациям, приглашают участвовать в торгах. Особой удачей прошедшего периода стала работа на автодороге Москва – Харьков. Нам удалось выиграть торги на ремонт десяти километров. Работали мы и на областных дорогах, и в городе Орле...

Новый директор ДСФ-2 смотрит в будущее своего предприятия с большим оптимизмом, хотя о планах суеверно рассказывать не стал. Обязательно будет работа, а как же иначе. Ведь, судя по всему, наступает время строителей. И в этом времени всегда найдется место таким крупным коллективам, как в целом ОАО «Дорстрой», не растерявшее в последнее, очень тяжелое для дорожников время свой богатый потенциал.

В обычных условиях все предприятия Дорстроя действуют самостоятельно, заработанную прибыль расходуют по своему усмотрению. Но в случае необходимости они всегда могут рассчитывать на поддержку коллег, на помощь стройматериалами, техникой, а то и оборотными средствами. В рамках головной организации проводятся курсы повышения квалификации, обучения кадров, организуется обмен опытом и знакомство с последними достижениями в технологиях дорожного строительства. А новое время дает Дорстрою возможность вновь стать тем, кем было это предприятие во времена Гушодора и Минавтодора – Управлением строительства номер один или, как проще называли себя дорожники, «Стройкой» номер один. И как прежде одним из основных подразделений было и будет ДСФ-2.



Директор ДСФ-2 Абузер Биллаев

Суджанский феномен



Директор Суджанского ДРСУ-2 Николай Ильинов

Ранним утром перед началом рабочего дня по территории Суджанского ДРСУ-2 трудно пройти из-за обилия расставленной здесь техники. Глаза разбегаются, когда видишь, как в ее лабиринтах вперемешку стоят новенькие катки «Хамм», асфальтовый перегружатель «Шаттл-багги», ресайклер и фреза «Виртген», асфальтоукладчики «Фегель» последних моделей, среди которых и 1800, и 1900 и даже 1900-2, оборудованный по нормам Евро-4. В длинные и по мере возможности ровные ряды выстроены и другие, более доступные широкому кругу дорожников разномастные машины и механизмы. Рядом с миксерами-бетоновозами и польским погрузчиком стоит видавший виды трехмостовый МАЗ, который силами слесарей и механиков ДРСУ переоборудуется под КДМ. В этом качестве он еще послужит, обеспечивая вместе с другими 16 КДМ и прочей эксплуатационной техникой идеальное содержание 400 км территориальных дорог.

Все это выглядит не просто базой или стоянкой, а настоящим музеем действующей дорожной техники, причем все-таки с уклоном на современные строительные экспонаты, зарекомендовавшие себя с самой лучшей стороны. Подбор техники осуществляется от потребности. Вот, к примеру ресайклер WR-2000. В прошлом году по проекту при ремонте дороги требовалось срезать и переработать старое покрытие. Стоимость привлечения субподрядчика составляла 18 млн рублей. Новый ресайклер купили за 16 млн рублей и, выполнив подрядные работы, оснастились этой техникой, которая остро необходима и в населенных пунктах, и на областных дорогах. И подобная история есть у каждого экспоната, размещенного на площадке и в боксах Суджанского ДРСУ. Единственное, о чем жалеют сами дорожники, с каждым годом все меньше остается у них отечественных машин.

— Самим обидно за российских машиностроителей, ну не отвечает их техника сегодняшним требованиям, — говорит директор Суджанского ДРСУ-2 Николай Николаевич Ильинов. — Если берем отечественные машины, то приходится сразу же их ремонтировать, переоборудовать, менять шланги. Даже те, что прежде считались

надежными, сегодня никуда не годятся. По старой памяти приобрели новый брянский автогрейдер — качество ниже среднего. Купили челябинские бульдозеры Т-130 — это просто барахло. Новый бульдозер хуже, чем 8–10-летний. Досовершенствовались. Рессоры нет, заводится он не из кабины, а с улицы, шумоизоляции никакой, металл на отвал как будто из бумаги сделан. В результате у нового трактора поменяли пускак, перебрали бортовую, поставили старый отвал. И на этом все, следующей покупкой станет только катерпиллер, и уже есть договоренности об этом...

На экскурсии в импровизированном музее — базе Суджанского ДРСУ-2 — уже побывали посетители с половины регионов европейской части России и из ближнего зарубежья. Если бы здесь существовала книга отзывов об увиденном, она давно раздулась бы от восторженных отзывов, которые сейчас передаются в устной форме от дорожника к дорожнику, от водителя к водителю, подтверждая старую поговорку о том, что слухом земля полнится. Ведь всего каких-то три года назад Курская область числилась в числе бездорожных. А теперь здесь практически нет плохих дорог. Ежегодно приводится в порядок до 1000 километров автотрасс. Качественное асфальтобетонное покрытие укладывается и на магистралях, и на сельских четырехметровых дорожках, и на улицах населенных пунктов. Вот и едут дорожные ходоки поучиться уму-разуму, да взглянуть на чудеса местные. Из Калуги и Калининграда, из Белгорода и Тамбова, из Орла и Пензы, из Харькова и Минска, из других городов и регионов.

Приезжают и не устают удивляться. Особенно поражает успешное развитие Суджанского ДРСУ-2, районного предприятия, которое за последние годы стало самой крупной и бесспорно лучшей дорожно-строительной организацией в Курской области. Общие объемы работ по всем направлениям деятельности составляют 850 млн рублей. Выработка на одного работающего доходит до двух миллионов рублей. Но не это главное. Впечатляет набор техники. Восхищает внедрение современных технологий и методов работы при научном сопровождении БелдорНИИ, ДорТрансНИИ Ростовского ГСУ и других научных организаций. Вызывает уважение и серьезный подход к подготовке профессиональных кадров с привлечением профессору Харьковского автодорожного института.

Злые языки попытались было связать все успехи с особым расположением к своему бывшему предприятию нынешнего директора Курского дорожного комитета Александра Алексеевича Полина. Но абсурдность такого утверждения заметна всем, кто знакомится с дорожным хозяйством Курской области, с системой обеспечения качества работ и подрядных торгов. Здесь делают ставку на те предприятия, которые умеет хорошо работать, и Суджанское ДРСУ всего лишь одно из них. Тем более, давно известно, что кому много дается, с того много и спрашивается. Этот спрос со стороны Курского дорожного комитета с приходом туда Полина стал настолько велик, что суджанцам проще оказалось выиграть торги на федеральной дороге, чем получить подряд в области. Ведь это их силами за последние годы выполнены ремонтные работы на всем 150-километровом протяжении автомагистрали Москва — Харьков в пределах Курской области. Именно так, большими делами и неизменно высоким качеством работы опровергают суджанцы досужие вымыслы и подтверждают свое право на получение новых подрядов.

Хотя, если вспомнить недавнюю историю, окажется, что корни успеха все-таки связаны с Полиным, который задал предприятию хороший темп развития еще в далекие 80-е годы. А в 90-е он с честью провел ДРСУ через самый сложный период, когда разрушались многие крепкие казалось бы коллективы. Именно тогда Суджанское ДРСУ сумело получить выгодный подряд на благоустройство территории атомной станции, на строительство подъездной дороги к ней. С этого начался подъем предприятия, его оснащение современной техникой. А после перехода Полина в областной дорожный комитет, Суджанское ДРСУ попало в надежные руки его соратников – Николая Ильинова и главного инженера Николая Горелова, которые умелым руководством развили и закрепили успехи коллектива.

Так что, по большому счету, корни успеха как этого предприятия, так и всего дорожного хозяйства Курской области надо искать в умении организовать работу, в системе, которую создавал и оттачивал Александр Полин, работая начальником ДРСУ, и которую он продолжает внедрять теперь на уровне областного дорожного хозяйства.

Продолжить осмотр уникальных экспозиций и действующих экспонатов Суджанского ДРСУ можно на всей территории Курской области, где разбросаны объекты работ этого предприятия, но обязательно следует осмотреть две базы асфальтобетонного производства. Одна находится непосредственно в Судже. Здесь, на удобной площадке с подъездными железнодорожными путями и повышенным тупиком для разгрузки вагонов, расположена АБЗ «Тельтомат» производительностью 100 тонн в час. К другой базе нужно ехать через два района, дороги в которых содержат суджанские дорожники. Октябрьская база, как называют ее в ДРСУ, расположена в одноименном районе неподалеку от Курска. Отсюда можно охватить поставками асфальтобетонной смеси всю область. Обустройство ее аналогично обустройству первой базы, только все оборудование свежее, 3–4-летней давности. Кроме того, установленный здесь АБЗ «Тельтомат» производительностью 160 тонн в час доработан линией подачи целлюлозы для приготовления щебено-мастичного асфальтобетона, хорошо отлаженным выпуском и применением которого в Суджанском ДРСУ по праву гордятся. А всего благодаря двум этим базам предприятие ежегодно производит и укладывает собственными силами 200–230 тыс. тонн высококачественных асфальтобетонных смесей, среди которых доля ЦМА составляет порядка 65 тысяч тонн.

– Первое щебено-мастичное покрытие мы положили четыре года назад, – рассказал директор Суджанского ДРСУ-2 Николай Ильинов, – за это время оно хорошо зарекомендовало себя. Если кое-где и появились отраженные трещины, то это дефекты основания. По нашим прогнозам, подкрепленным исследованиями ученых БелдорНИИ – родоначальников технологии ЦМА, это покрытие семь лет без проблем стоять будет, а может и больше. Практика покажет.

За прошедшие годы мы отработали рецептуру приготовления ЦМА до мельчайших деталей. В сущности, она несложна: в основе – фракция щебня 5–10, составляющая 70 процентов смеси. Но материал должен быть качественным и дозирование четким. У нас технологические процессы соблюдаются неукоснительно. Они доведены до автоматизма. А вот в состав мы внесли корректиды и, например, выпускаем ЦМА уже не на граните, а на кварците. Это местный материал. Он значительно дешевле, его проще получить с нашего областного Железногорского ГОКа. Минус кварцита только



Главный инженер Николай Горелов и инспектор отдела кадров Алла Конева

в его твердости. По сути дела, это железо, и оно быстро истирает все трущиеся части и завода, и погрузчика, и асфальтоукладчика. Но для нас главное – качество. Поэтому мы идем на внедрение новинок. В этом году успешно применяли добавку РТЭП, которая заменяет и КАДЭМ, и целлюлозу. То есть вместо двух компонентов вводим один. Экспериментальное покрытие с новой добавкой выполнено на трех километрах федеральной автомагистрали Москва – Харьков...

Только закончился строительный сезон, и пока ремонтники колдуют над хорошо поработавшим минувшим летом асфальтобетонным заводом, приводя его в порядок, на опустевших площадях базы уже началась зимняя заготовка щебня. Постоянная бригада по разгрузке вагонов пополнилась дорожными рабочими, освободившимися от работ по укладке асфальтобетона. Но если бы не задержки железнодорожников с подачей вагонов, наверное, пришлось бы еще и людей, и техники добавлять для разгрузки. К весне терриконы щебня скроют собой и сам завод, и повышенные железнодорожные подъездные пути. До 100 тысяч тонн отсева планируют завести дорожники, готовясь к развороту следующего строительного сезона.

Завершить удивительный суджанский тур можно на полях собственного совхоза дорожников или на территории громадного животноводческого комплекса на двадцать тысяч голов свиней. Он строится силами Суджанского ДРСУ по президентской программе развития сельского хозяйства. В начале мая взяли дорожники кредит на 250 млн рублей, а к декабрю, как в сказке, выросла площадка с четырьмя ангарами-цехами воспроизводства, осеменения, опороса, дозаивания и еще 32 ангара с откормочными цехами. Кстати, технологию изготовления ангаров, основанную на работе приобретенной дорожниками американской гибочной машины, которая в считанные минуты превращает рулонный металл в 36-метровые полуарки, планируется использовать и для изготовления стояночных боксов для дорожной техники. Ведь при сложившейся ситуации имеющихся помещений уже недостаточно для межсезонного хранения дорогостоящих машин...

Вот так работают дорожники Суджи. Они брались и берутся за любые проекты и всегда доводят начатое дело до конца. Но главным для них было, есть и остается дорожное строительство.

– Всем понятно, что дороги надо строить, – говорит Николай Ильинов, – иначе прогресс проедет мимо России по чужим, за-граничным автотрассам.

Ни для кого не секрет, что дорожная отрасль сегодня остро нуждается в современных машинах и оборудовании. Что технический парк большинства предприятий дорожного хозяйства изношен на 80 и более процентов, что импортные машины стоят дорого, а отечественные часто не удовлетворяют требованиям современных технологий.

Один из путей поправить эту ситуацию – финансовый механизм под названием «лизинг», у которого много преимуществ. Первый номер журнала «Финанс» 2006 года был полностью посвящен лизингу. Мы предлагаем вашему вниманию обзор рынка лизинговых услуг в целом, а также рынка строительной техники, подготовленных журналистами этого издания. Что происходит на этих рынках, каковы риски при приобретении техники с использованием лизинга и почему лизинговой компании не выгодно принимать технику обратно по истечении договора лизинга – об этом вы сможете узнать из подборки статей темы номера.

ВАСИЛИЙ Кашкин,
заместитель председателя ассоциации «Рослизинг», к.э.н.

Тревожное замиление

Тенденция. В первом полугодии 2006-го прирост рынка лизинга в долларовом выражении составил 10,5%. Если ситуация не изменится, за год прирост составит 21% – это самые низкие показатели рынка практически за всю историю его существования. Что может говорить о начале стагнации рынка.

Первое полугодие этого года для российского рынка лизинга внешне было сравнительно спокойным. Хотя в рейтинге лизинговых компаний (ЛК), составленном ассоциацией «Рослизинг» и журналом «Финанс», произошли значительные изменения (по сравнению с рейтингом по итогам 2005-го), но они не были неожиданными. Лидерство в рейтинге удерживает ЛК «Магистраль Финанс», выигравшая тендер РЖД на поставку подвижного состава. С третьего на второе место поднялся «Росагролизинг», приступивший к реализации национального проекта «Развитие АПК». Значительно усилила свои позиции «КРК Лизинг», поднявшись с 26-го места (в 2005-м) на 12-е, особенно успешно работали в первом полугодии также «РБ Лизинг» (поднялась с 16-го на 6-е место) и «ММБ Лизинг» (с 12-го на 5-е). Петербургская лизинговая компания, пережившая резкий подъем в прошлом году из-за заказа «Мострансавто» (15-е место), по итогам полугодия опустилась на 59-е место. Динамичное развитие продолжила компания «Локат Лизинг Россия», поднявшись с 27-го на 19-е место.

При относительном спокойствии рынка прирост рынка за полгода в долларовом выражении* составил 10,5%, а за год при сохранении темпов роста составит 21%. Это самый низкий темп прироста рынка практически за всю историю его существования. Такая ситуация особенно настораживает на фоне значительного нетто-притока иностранного капитала в Россию в первом полугодии текущего года, о чем оптимистично отрапортовали представители Центробанка и Минфина. Что же происходит с рынком лизинга: временное замедление, начало стагнации или же он приближается к своим объективным количественным пределам?

По итогам первого полугодия 2006 года суммарный объем нового бизнеса 114 компаний-участников совместного исследования ассоциации «Рослизинг» и журнала «Финанс» составил 100,7 млрд рублей без учета НДС. Если предположить, что распределение новых лизинговых сделок, заключенных в течение года, равномерное (хотя, строго говоря, это не совсем так – у некоторых компаний, например, «Центр Капитала», большинство новых сделок заключаются в конце года), то по итогам 2006-го суммарный объем нового бизнеса составит 201,5 млрд рублей (диаграмма 1). Прирост 2006 года к 2005-му по сопоставимым данным 109 компаний составит 25,7%.

Похожие темпы роста у выручки и прибыли. В 2006-м по сравнению с 2005-м прирост выручки по сопоставимым данным 87 компаний составит 26,3% (при сохранении уровня прироста во втором полугодии 2006-го, диаграмма 2). Прирост чистой прибыли по итогам 2006-го может составить 29% (диаграмма 3). Собственный капитал лизинговых компаний за первое полугодие увеличился на 5,6%, по итогам 2006 года может увеличиться на 10,2% (диаграмма 4).

На долю участников полугодового рейтинга приходится 77% рынка лизинга. Суммарный объем новых сделок за этот период составляет \$ 4,29 млрд, включая НДС. За год при равномерном росте этот показатель достигнет \$ 8,58 млрд. По данным «Рослизинга», еще сделки на сумму около \$ 2,3 млрд за год заключат компании, не принявшие участие в исследовании. Таким образом, по итогам года объем всего рынка лизинга может составить \$ 10,9 млрд.

По уточненным данным, суммарный объем нового лизингового бизнеса в 2005 году составляет \$ 9 млрд, из них \$ 6 млрд – бизнес участников исследования и около \$ 3 млрд (33% рынка) – сделки

компаний, не приславших свою отчетность. Следовательно, по итогам 2005 года доля лизинга в ВВП составляет 1,1%, а в инвестициях в основные средства – 7,1%.

Прирост всего рынка лизинга в 2006 году составит 21,1% (при сохранении его темпов) – несколько меньше, чем по компаниям – участникам исследования (25,5%, диаграмма 1).

Новые данные позволяют также уточнить прирост рынка в 2005 году. По показателям 114 компаний суммарный прирост нового бизнеса в прошлом году составил 31%, а лизинговых платежей – 39%. Показатели 121 компаний-участниц рейтинга-2005 существенно отличались: у них темп прироста нового бизнеса и выручки в 2005 году составлял соответственно 74 и 76%. Прирост всего рынка по объемам нового бизнеса в 2005-м составил 41%.>

Предел не виден

Чтобы определить, достиг ли рынок лизинга своих пределов, сначала надо выяснить, каковы вообще его пределы. Ответить на это можно с помощью международных сопоставлений.

В мире обычно используются два основных индикатора значения лизинга в экономике страны: доля лизинга в ВВП и доля в инвестициях в основные средства. Для российского рынка лизинга по итогам 2005 года эти показатели составляют 1,1 и 7,1% соответственно. С 2001 года они выросли более чем в два раза (с 0,5 и 3% соответственно). Тем не менее в международном сопоставлении доля российского лизинга в экономике остается довольно невысокой.

Наиболее высокую долю лизинга в ВВП имеют развивающиеся страны (большинство из них – страны Восточной Европы), что обусловлено их более высокой потребностью по сравнению с развитыми странами в обновлении основных фондов. Максимальная доля лизинга в ВВП Эстонии – 5,17%, а средневзвешенный уровень по 50 странам составляет 1,67%.

Доля лизинга в ВВП и инвестициях не является константой и зависит прежде всего от потребности страны в обновлении основных фондов, от развитости законодательства и инфраструктуры лизинговой деятельности, а также от уровня развития альтернативных финансовых инструментов. Например, в США доля лизинга в инвестициях составляет 30%, в Германии – 15,7%, во Франции, Великобритании, Японии – около 9%.

Нигде в мире доля лизинга в инвестициях не превышает уровня США, то есть 30%, а средний уровень этого показателя по странам Европы составляет 17%. Исторический максимум, по данным London Financial Group, отмечался в 1985 году в Австралии (35,8%).

Ряд фундаментальных факторов, определяющих спрос на лизинговое финансирование, позволяет предполагать, что лизинг в России способен приблизиться к обозначенным выше максимальным показателям. На то есть как минимум четыре причины.

Во-первых, у нас наблюдается высокий износ основных фондов во всех отраслях экономики. Во-вторых, рост малых и средних предприятий – основных клиентов ЛК опережает средний рост ВВП. К тому же небольшие предприятия, выходящие из «тени», также зачастую обращаются к лизингодателям, таким образом, рост их потенциальной клиентской базы заметно опережает средний рост ВВП.

В-третьих, банковская система РФ неохотно кредитует реальный сектор экономики. Прирост ссуд нефинансовым предприятиям последние годы составляет всего 12–14%, так как банки больше привлекают операции на рынке ценных бумаг, с недвижимостью, потребительское кредитование. К тому же финансовые институты обременены довольно жестким регулированием со стороны ЦБ.

В-четвертых, у финансовой аренды есть преимущества, позволяющие успешно управлять более высокими кредитными рисками. Наконец, нельзя забывать и об экономии на выплатах в бюджет.

Для достижения максимальных показателей (5% от ВВП и 30% от инвестиций) суммарный объем российского рынка лизинга должен увеличиться еще не менее чем в пять раз.

Скажем, при достаточно консервативном прогнозе ежегодного прироста рынка лизинга в 20% в течение ближайших десяти лет (считая с начала 2006-го и до конца 2015-го) объем рынка мог бы вырасти более чем в шесть раз – до \$55,7 млрд. Если при сохранении существующих темпов прироста ВВП (6% в год) и инвестиций в основные средства (12% в год) через 10 лет доля лизинга в ВВП могла бы составить 3,9%, а в инвестициях – 14%, то максимальные показатели достигнуты не были бы.

Таким образом, как количественный, так и фундаментальный анализ говорит о том, что спрос на лизинговое финансирование в нашей стране еще далек от насыщения. Может быть, проблема с финансированием самих лизинговых операций?

Откуда деньги?

По итогам прошлого года ситуация на рынке лизинга представлялась весьма радужной. Основным источником оптимизма послужил выход на российский рынок целого ряда иностранных участников и значительные успехи их зарубежных коллег, освоивших местный бизнес несколько раньше. Как оказалось, в 2006-м иностранцы заметно потеснят российские компании в верхушке рейтинга.

Причины для столь высокого интереса западного капитала кроются в том уникальном положении, которое к 2005 году заняла Россия на мировом рынке лизинга. Как предполагается, по итогам 2005 года Россия войдет в десятку крупнейших стран мира по объему рынка лизинга (\$ 9 млрд), опередив Австрию (\$ 6,9 млрд) и Австралию (\$ 7,45 млрд). Россия лидирует также по показателям среди стран Восточной Европы и СНГ.

Уже сейчас российский рынок лизинга является крупнейшим в мире из числа развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Кроме того, из числа этих стран Россия – единственная в десятке мировых лидеров (остальные девять – развитые страны). Кроме этого Россия демонстрирует практически беспрецедентный для других стран рост рынка лизинга. С 2000 по 2005 год прирост рынка составлял от 40 до 70% ежегодно, в то время как средний рост в мире за 10 лет с 1994 по 2004 составлял 5,5%. За 10 лет мировой рынок лизинга вырос на 70%, а российский только за пять лет вырос в 7,5 раза – с \$ 1,2 млрд до \$ 9 млрд.

Для крупных иностранных лизинговых компаний Россия сегодня является самым привлекательным рынком для инвестиций. Это особенно актуально, учитывая перенасыщенность и невысокие темпы роста собственных рынков лизинга в регионах – традиционных экспортёрах лизингового капитала: США, стран ЕС, Японии.

Даже обычно более успешные конкуренты России в борьбе за привлечение иностранных инвестиций – Китай, Индия и Бразилия – в данном случае заметно уступают России. Рынки лизинга Китая (\$2,4 млрд) и Индии (\$700 млн) не обладают серьезным размером с точки зрения иностранных инвесторов, а их доля в ВВП и суммарных инвестициях этих стран чрезмерно мала. Рынок Бразилии (\$4,75 млрд) пока тоже заметно уступает российскому.

Если на быстрорастущих рынках Латинской Америки традиционно сильны позиции американских лизинговых компаний, которые планируют и дальше расширять там свое присутствие, то для европей-

ДИНАМИКА РОСТА РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛИЗИНГА В 1998-2006 гг.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
Объемы рынка, \$ млрд	1,4	0,4	1,2	1,7	2,5	3,9	6,4	9	10,9
Прирост к предыдущему году, %	н/д	Спад в 3,5 раза	200	42	47	56	64	41	21

* Прогноз на основании динамики первого полугодия. Источник: ассоциация «Рослизинг»

КРУПНЕЙШИЕ СТРАНЫ ПО ОБЪЕМУ РЫНКА ЛИЗИНГА ПО ИТОГАМ 2004 г.

	Страна (регион)	Годовой объем, \$ млрд	Прирост за 2003-2004, %	Доля на рынке, %
1	США	220,00	13,4	29,9
2	Япония	74,41	3,4	8,7
3	Германия	55,18	10,7	15,7
4	Италия	29,34	17,1	11,4
5	Великобритания	27,93	-0,3	9,4
6	Франция	27,32	5,7	9,0
7	Канада	18,19	19,0	23,3
8	Испания	14,78	16,5	22,9
9	Австралия	7,45	2,1	20,0
10	Австрия	6,88	31,4	12,3
11	Россия	6,75	85,4	7,5
12	Северная Африка	6,60	15,0	н. д.
13	Нидерланды	6,30	3,4	6,9
14	Швейцария	6,25	-4,6	10,5
15	Швеция	5,88	-2,6	12,7

УНИДРУА (UNIDROIT) — Международный институт по унификации частного права.

Конвенция «О международном финансовом лизинге» была принята в Оттаве 28 мая 1988 года.

ских лизингодателей, похоже, альтернативы России попросту нет.

Но есть свои причины – важную роль играет ментальная и территориальная близость РФ к Западной Европе, а также позитивный опыт работы европейских ЛК в странах Восточной Европы.

Дополнительную привлекательность рынка российского лизинга в глазах иностранных инвесторов обеспечивает законодательство, построенное в соответствии с конвенцией УНИДРУА «О международном финансовом лизинге». Важную роль играет и крайне низкий уровень неплатежей лизингополучателей (в среднем не более 1%), отсутствие регулирования, а также инвестиционный уровень суверенного кредитного рейтинга России. Благоприятный фон создает и значительный приток иностранных инвестиций в Россию с начала 2006 года.

Приведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что в ближайшие годы именно масштабный приток иностранных инвестиций в российский рынок лизинга должен стать главной движущей силой роста этого рынка.

Действительно, в 2005 году на российский рынок вышли несколько крупных западных компаний. Так, германо-австрийский холдинг VB-Leasing учредил российскую «дочку» «ФБ-лизинг», итальянский Uni Credit – «Локат Лизинг Россия», нидерландские

ING Group и Taxi Lease – «ИНГ-лизинг» и «Транспорт Лиз» соответственно латвийский Parex Bank – «Парекс-лизинг», французская BNP Paribas вывела на рынок свое лизинговое подразделение компании Arval, германская CHG Meridian Deutsche Computer – «ЦХГ Меридиан», Hyundai – «Хендэ Лизинг». В первую двадцадку рейтинга попали недавно созданные «Ханса Лизинг» и «Брансвик Рейл Лизинг».

Но в 2006 году появление и развитие иностранных лизингодателей в России приостановилось. И это легко объяснимо в контексте истории с компанией «Ханса Лизинг». Источником проблем стала позиция ФНС по принятию к вычету и возмещению НДС лизингодателям. Проблемы оказались столь значительными для «Ханса Лизинг», что ее акционерами было принято решение приостановить заключение новых сделок в России. Это стало холодным душем для многих иностранных ЛК, готовившихся начать бизнес в России. Многие из них заняли выжидательную позицию: ведь незаконность и неадекватность правоприменительной практики в стране способны перечеркнуть самые благоприятные возможности развития бизнеса. Именно от решения проблемы с возмещением НДС сейчас в наибольшей степени зависит, сможет ли российский лизинг стать каналом для масштабного привлечения иностранных

инвестиций в несырьевой, высокотехнологичный сектор российской экономики.

А более локально – сможет ли российский рынок лизинга продолжить устойчивый рост, поскольку только привлечение иностранных инвестиций способно стать залогом такого роста.

Невыгодные рецессии

Проблема с возмещением НДС стала настоящим бедствием для всех лизинговых компаний не только с иностранным капиталом. Лизингодатели платят НДС по одной сделке дважды. В первый раз – при покупке предмета лизинга. Второй и последующие разы – с лизинговых платежей, поступающих от клиента. Поэтому бюджет должен вернуть лизинговой компании налог, уплаченный в первый раз. Однако фискалы всячески этому препятствуют. Как показывают результаты анализа арбитражной практики, проведенного «Рослизингом», в судебных делах по вопросу возмещения НДС суд в 2005–2006 годах в 80% случаев принимал решение в пользу лизинговых компаний. Однако это не меняет позиции налоговиков, и они постоянно предъявляют претензии. Больше всех страдают сделки возвратного лизинга, так как считается, что проводящие их компании вовсе не нуждаются в финансировании, а лишь используют финансовую аренду для сокращения поступлений в бюджет.

С 2005 года возвратный лизинг демонстрирует устойчивый спад, и это на фоне общего роста рынка. По данным «Рослизинга», если бы сделки возвратного лизинга не были подвержены нападкам фискалов, в прошлом году было бы заключено сделок на \$205 млн больше, а в 2006-м (за весь год) – на \$430 млн.

Самое абсурдное состоит в том, что действия налоговых органов не только вредны для рынка лизинга, но и неэффективны с точки зрения бюджета. Ведь лизинг как любой инвестиционный механизм обладает эффектом мультипликатора с точки зрения создания ВВП. Так, \$1 млрд лизинговых инвестиций может создать в течение года до \$2 млрд ВВП. Такое увеличение ВВП привело бы к соответствующему росту налоговых поступлений в бюджет от предприятий-лизингополучателей, от самих лизинговых компаний, от поставщиков оборудования и других сторон сделки. Уже в пер-

спективе нескольких лет эти налоговые поступления превысили бы объем невозмещенного НДС, не говоря уже о других позитивных эффектах для экономики.

Фискалы навредили на \$1 млрд

По данным опроса «Рослизинга», общий объем невозмещенного НДС у ряда некоторых крупных ЛК достигает \$300 млн, в каждой компании это составляет от 5 до 20% от выручки. В действительности ущерб гораздо выше. Ведь выручка – основной показатель, на который ориентируются инвесторы при финансировании лизинговой компании (капитал большинства лизингодателей очень мал и редко принимается во внимание инвесторами). По статистике, на каждый рубль выручки в течение года приходится 1,84 рубля нового бизнеса. Поэтому \$300 млн невозмещенного НДС фактически означают \$552 млн несозданного нового бизнеса в течение года. Таким образом, действия налоговых органов не позволили ЛК заключить сделок на сумму около \$1 млрд (\$552 млн плюс \$430 млн незаключенных сделок возвратного лизинга). Косвенный урон состоит в снижении интереса зарубежных инвесторов к российскому рынку лизинга.

Методика рейтинга

Исследование проводилось журналом «Финанс» совместно с Российской ассоциацией лизинговых компаний («Рослизинг»). Компании ранжированы по стоимости сделок финансового и оперативного лизинга, заключенных в первом полугодии 2006 года и по которым лизингополучатель оплатил аванс. НДС не учитывается в соответствии с методикой Европейской федерации национальных лизинговых ассоциаций (Leaseurope). Оценка всего рынкаается с НДС, так как это общая практика. Достоверность данных гарантируют сами организации, предоставившие информацию. Для проверки у них запрашивались бухгалтерский баланс и отчет о прибылях и убытках, однако это не было обязательным условием. Данные по рейтингу-2005 уточнены, так как в новом исследовании приняло участие большее число крупных лизингодателей, темпы роста у которых были ниже. Количество участников сократилось до 114 (было 121).



Наталья Логвинова

Кладбище погибших предметов

Проблема. При досрочном расторжении договора оборудование возвращается лизинговой компании. Продать подержанную технику быстро и без дополнительных затрат практически невозможно.

Вторичный рынок оборудования, за исключением автомобильного, в России почти не развит. Это очень мешает лизинговым компаниям (ЛК), которые не могут продать технику, возвращенную при досрочном расторжении контракта. Так происходит, если качество предоставленного оборудования не устраивает клиента или же он не в состоянии погашать лизинговые платежи. Как правило, в договорах финансовой аренды предусмотрены штрафы за досрочное расторжение контрактов, но всех расходов «потерпевшей» стороны они покрыть не могут. Поэтому лизингодателю приходится «пристраивать» полученное назад оборудование – продавать его или как-то иначе пускать «в дело».

Все на продажу

Сдать объект в лизинг еще раз нельзя. Как пояснила заместитель генерального директора «Экспо-лизинга» Татьяна Шульга-Морская, закон запрещает ЛК сдавать в финансовую аренду собственное имущество, так как его нужно обязательно покупать у компании, выбранной клиентом. Один из видов лизинга – оперативный (ОЛ) позволяет сдавать одно и то же оборудование в финансовую аренду несколько раз, но этот метод в России тоже вне закона, так как определения ОЛ ни в одном официальном документе нет. «Такая сделка приравнивается к простой аренде и лишает клиента всех преимуществ лизинга», – объясняет менеджер по работе с клиентами «ИНГ-лизинг (Евразия)» Иван Курилко. Если же компания будет заниматься простой арендой, а это не будет указано в ее учредительных документах, могут придраться фискалы, оштрафовать или того хуже – пересчитать ранее уплаченные налоги не в пользу фирмы. Поэтому ЛК, оказывающей только услуги лизинга и не занимающейся простой арендой (а таких у нас большинство), выгоднее продать возвращенный объект. Только это позволит взвесить средства, затраченные на сделку.

Самовывоз исключен

Трудностей на пути продажи техники множество. Во-первых, нужно ее доставить от клиента (сам он это почти никогда не делает), оформив надлежащим образом документы (чтобы никто не заподозрил лизинговую компанию в присвоении чужого имущества). Вывести, складировать оборудование, провести предпродажную подготовку. После этого начать кропотливую работу по поиску покупателя. По словам Ивана Курилко, иногда возвращается оборудование, устаревшее настолько, что продать его почти невозможно. Да и степень изношенности объекта может быть ужасающей. Как сетуют лизингодатели, многие российские бизнесмены нерачительно относятся к арендованному оборудованию, возвращенную технику часто приходится ремонтировать, а зачастую она вообще не подлежит восстановлению. К тому же в подавляющем большинстве случаев лизингодатели разбираются лишь в финансировании и не являются специалистами в области продаж оборудования и технического

оснащения предприятий. «Этим занимаются профессиональные поставщики и дилеры заводов-изготовителей, – поясняет финансовый директор «Европлана» Вадим Константинов. – ЛК не желают браться за продажи или перепродажи спецтехники. Ведь это ухудшает балансовые показатели, снижает ликвидность лизингодателя перед инвесторами».

Новая техника по цене старой

Разумеется, чем сильнее изношено имущество, тем сложнее его реализовать. После снятия производственной упаковки, например, телекоммуникационное оборудование теряет 10–15% своей стоимости, а через год – уже 70%, если к тому времени на рынке не появились более дешевые аналоги. Инфраструктура продаж уже эксплуатированного оборудования развивается в России крайне медленно. «Поставщики часто слабо капитализированы и работают как простые посредники: получил предоплату – заказал технику на заводе, сделал поставку», – сетует Вадим Константинов. Бизнес на вторичном рынке требует большей вовлеченности в процесс, в том числе и в его финансовую сторону, когда приходится инвестировать средства в предпродажную подготовку. «У оборудования, реализующегося на вторичном рынке, как правило, нет гарантийного обслуживания, – рассказывает Иван Курилко. – Как техника эксплуатировалась раньше – неизвестно, поэтому можно лишь приблизительно оценить, насколько она изношена». Вторичной продаже лучше поддается стандартное имущество, обслуживание которого возможно собственными силами предприятия-покупателя. Эксклюзивным оборудованием, бывшим в употреблении, очень сложно торговаться. Иногда подержанное имущество вообще не находит своего покупателя. «На рынке в любой момент могут появиться более дешевые аналоги новой техники, например, китайского и корейского производства», – отмечает директор компании «Стоун-XXI» Константин Покиров. А зачем покупать старую технику, если новая стоит столько же?

Между тем спрос на бывшее в эксплуатации оборудование колоссален. Российские предприятия и предприниматели остаются очень чувствительными к ценам – рассматривая объекты капитальных вложений, ни одна из компаний не обходит вниманием вариант покупки подержанной техники. Ведь за меньшие деньги можно приобрести вполне еще работоспособное имущество. «После 2–3 лет эксплуатации в Европе автомобили еще находятся в хорошем состоянии и при этом стоят намного дешевле», – рассказывает Татьяна Шульга-Морская.

Пользоваться и отдать

Проблему реализации возвращенных объектов могло бы решить подписание с поставщиком договора обратного выкупа оборудования. Когда продавец обязуется приобрести у лизинговой компании возвращенный объект, но уже по меньшей стоимости. «Зачастую

сдать оборудование в лизинг повторно значительно проще, чем продать, особенно если речь идет о дорогостоящей технике», — отмечает генеральный директор «Элемент Лизинга» Джеймс Горхэм. Но напрямую это сделать не удастся (только через подставные фирмы), ведь оперативный лизинг в России фактически запрещен. Поэтому технику надо будет сначала продать посреднику, а потом опять купить и только тогда снова сдавать в финансовую аренду. Как считает Джеймс Горхэм, самый простой вариант избавиться от поддержанного оборудования — его обратный выкуп продавцом. Когда при поставке техники продавец обязуется — если возникнет такая потребность — выкупить ее обратно. «Выгода такой сделки напрямую зависит от условий приема оборудования поставщиком и выкупной стоимости, — объясняет Вадим Константинов. — Если стоимость оказывается ниже рыночной на момент выкупа, это выгодно поставщику (он за бесценок приобретает товар), если выше — лизинговой компании (она с лихвой покроет свои затраты)». На самом деле, заключив договор обратного выкупа, ЛК полностью перекладывает груз рисков и ответственности за состояние и дальнейшую продажу оборудования на поставщика. Немногие из них соглашаются на такие условия. Ведь, как правило, лизингополучатель расторгает договор, если не доволен качеством техники.

Продавцы стараются не брать ее обратно, дабы потом не мучиться с дальнейшей продажей. Поэтому исполнение договора обратного выкупа гарантировано скорее добрым именем, чем капиталом юридического лица, с которым он был заключен.

Рековая ошибка

Правильно рассчитать остаточную стоимость имущества очень важно. Ведь ее надо сбалансировать с остатком задолженности по лизинговому контракту. Если сделка будет расторгнута, лизингодателю надо будет продать оборудование так, чтобы покрыть все убытки. Риск же ЛК напрямую связан с величиной «зазора» между ликвидационной стоимостью имущества, находящегося в финансовой аренде, и остатком задолженности клиента по контракту. Это разница должна быть максимальной.

Одна ЛК, работавшая при крупном северо-американском производителе автомобилей, ошиблась в оценке остаточной стоимости предметов лизинга всего на 1–2%, и это стоило ей многомиллионных убытков. Сделать ошибку при оценке специфического и неликвидного оборудования очень легко, поэтому лизингодатели пытаются максимально диверсифицировать портфель контрактов — как по клиентам, так и по видам имущества.

Марина Груздева

Опасная зона

Риски. Конкуренция на рынке строительного лизинга вынуждает операторов обслуживать фирмы, бизнес которых непрозрачен. При досрочном расторжении договора по вине клиента предмет финансовой аренды может не покрыть убытков.

Лизинг строительной техники пока не получил широкого распространения. «Лишь несколько компаний специализируются на данном виде бизнеса, — рассказывает менеджер департамента финансовых, инвестиционных и страховых компаний «БДО Юникон» Лариса Ефремова, — но в основном это кэптивные фирмы, являющиеся структурными подразделениями холдингов, занимающиеся дистрибуцией и производством строительного оборудования. Однако рынок развивается, и на нем постепенно набирают вес независимые лизингодатели. «Государство определило в качестве своих стратегических целей строительство доступного жилья, модернизацию автодорог и развитие частно-государственного партнерства, поэтому перспективы у рынка строительного лизинга огромные», — считает начальник отдела маркетинга и рекламы группы компаний «Балтийский лизинг» Евгений Рафаленок.

финансирование. Да и лизингодатель при сотрудничестве с строительной компанией несет большие риски, чем, скажем, при заключении договора с получателями автотранспорта. По словам Ларисы Ефремовой, бизнес застройщиков непрозрачен — используется дешевая рабочая сила, получаются необоснованные сверхприбыли. Чтобы хоть как-то наладить сотрудничество с такими клиентами, лизингодателям приходится оценивать перспективность проектов застройщиков по неформальным критериям. Как признается Павел Голубков, это сильно помогает в работе и дает возможность развивать отношения даже без наличия у клиента системы бизнес-планирования. Однако такой подход лизинговые компании применяют на свой страх и риск. На строительном рынке много фирм-однодневок, которые вообще не хотят раскрывать результаты своей деятельности. С ними работать почти невозможно. Ведь для лизинговой компании здесь слишком высок риск не только не получить прибыль, но и не вернуть собственных инвестиций. Что еще хуже — может пострадать кредитная история лизингодателя, ведь он сам получает финансирование от российских и зарубежных банков.

Подержал — верни

Конечно, лизинговая компания может расторгнуть контракт с не-платильщиком и покрыть убытки, продав переданные объекты. Однако быстро сделать это не получится. Ведь в России вторичный рынок предметов лизинга (за исключением автомобилей) почти не развит. Проблема решалась, если бы продавцы техники выкупали бы ее обратно при досрочном расторжении договора. Однако почти

Связь сильнее умения

Однако пока рынок лизинговой строительной техники развивается слабо. Ему мешают общие проблемы строительного комплекса. «Избыточное количество проверяющих инстанций, непрозрачность процедуры распределения подрядов, отсутствие четких правил игры, — говорит генеральный директор лизинговой компании «Медведь» Павел Голубков. — Бизнес строительной компании сегодня сильнее зависит от наличия связей с чиновниками, чем от умения и желания работать». Как следствие застройщикам сложно планировать свою деятельность, а ведь это ключевой фактор для привлечения таких долгосрочных инвестиций, как лизинговое

никто не соглашается брать назад строительное оборудование – даже по минимальной цене. Оно и понятно: как рассказала Лариса Ефремова, основной причиной срыва лизинговой сделки в строительной отрасли является неудовлетворенность клиента качеством поставленной техники или ее производственными параметрами. Поставщики же, заранее понимая, что их продукцию им скорее всего вернут, любыми путями пытаются отказаться от обратного выкупа. Евгений Рафаленок оправдывает продавцов тем, что обратный выкуп и дальнейшая реализация не являются их основным бизнесом. Но, как отмечает Евгений Рафаленок, серьезные игроки практически никогда не отказывают компании в подписании договора, где предусмотрен возврат предмета лизинга. Всего 3–4 года назад автодилеры неохотно принимали обратно машины, а сегодня они не только без проблем дают гарантии обратного выкупа, но и появились фирмы, специализирующиеся на продаже подержанных авто. Возможно, по такому же сценарию впоследствии разовьются события и на рынке лизинга строительной техники.

Прямая зависимость

Строительный комплекс в России растет ударными темпами, что позволяет надеяться на активное развитие лизинга строительной техники, который со временем примет более цивилизованные формы. Пока этому мешает в том числе и несовершенство законодательства. После выхода в 2005 году закона о долевом строительстве многим застройщикам пришлось заморозить новые проекты, и платежеспособность строительных компаний упала. Постепенно ситуация выровнялась, но ухудшилась в этом году после принятия поправок, запрещающих девелоперам собирать деньги с дольщиков, пока не будет выполнен целый ряд длительных процедур. Впрочем, на рынок коммерческой недвижимости 214-й закон не

повлиял. «Среди наших клиентов есть организации, занимающиеся строительством дорог и метро, возведением мостов и тоннелей, восстановлением уникальных объектов, ремонтными подрядами, строительством офисных зданий, – рассказывает Павел Голубков. – Все эти направления успешно развиваются. Видимо, поэтому мы не чувствуем никакого падения спроса на наши услуги со стороны столичных строительных компаний». Но еще не известно, какие нововведения ожидаются впереди.

Строительная техника обладает высоким уровнем ликвидности и всегда интересна как предмет лизинга. Поэтому усиление конкуренции в секторе ЛСТ неизбежно. Чем выше будет уровень соперничества между лизингодателями, тем более выгодные условия им придется предлагать для привлечения клиентов. По словам начальника инновационного отдела «Интерлизинга» Антона Зольникова, в будущем на рынке строительного лизинга будут лидировать фирмы, которые смогут предложить застройщикам все способы поставки техники: с помощью прямой покупки, аренды, оперативного и классического финансового лизинга. Особо нуждаются строительные компании в оперативном лизинге, так как он позволяет периодически обновлять парк техники. Ведь морально устаревшее оборудование, даже если находится в исправном состоянии, отличается повышенным потреблением энергии и топлива. Что снижает доходы застройщика и удорожает конечный продукт – квадратный метр жилья. Кроме того, многие застройщики не могут купить или взять в финансовую аренду всю необходимую технику. Часть ее, например краны, экскаваторы и бульдозеры, требуются в течение ограниченного периода времени и только на определенном этапе строительства. В рамках оперативного лизинга всю технику можно вернуть по окончании договора, но пока данный вид финансовой аренды в России законодательно не определен.



Особенности страхования предмета лизинга

ОАО «Страховая Компания «Регионгарант» уже почти 12 лет сотрудничает с российскими дорожниками. Компания обеспечивает страховую защиту строительно-монтажных работ, работ по реконструкции и ремонту дорог и транспортных сооружений, любых объектов, сданных в эксплуатацию, ответственность дорожников перед третьими лицами, рабочих и специалистов от несчастного случая, ответственность организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты и многие другие риски. В том числе, конечно, и все риски, связанные с эксплуатацией дорожно-строительной техники и оборудования.

Сегодня, когда дорожники поняли финансовую целесообразность лизинга, они приобретают высокопроизводительное дорожно-строительное оборудование по договорам финансовой аренды (лизинга). При этом возникает много вопросов, связанных с особенностями страхования предмета лизинга и, кроме того, хотелось бы рассказать и о «подводных камнях» новой услуги. К сожалению, о наличии этих камней многие дорожники узнают слишком поздно – когда обращаются к страховщику за возмещением убытка.

Вопрос первый: какую страховую компанию выбрать?

И у лизингодателя и у лизингополучателя, наверняка, уже есть страховщик, с которым они давно работают и которому доверяют. И именно с ним они хотели бы заключить договор. Кого же выбрать? Это зависит от взаимоотношений между лизинговой компанией и дорожником. На практике, обычно, чаша весов склоняется в пользу страховщика, предлагаемого лизингодателем. В этом случае стоимость страхования уже заложена в состав лизинговых платежей. Мы рекомендуем запросить у лизингодателя стоимость страхования и сравнить ее со среднерыночной.

Второй вопрос (самый «горячий»): кого определить выгодоприобретателем по договору страхования?

Гражданский кодекс дает четкое определение: «...договора имущественного страхования могут быть заключены только в пользу лица, имеющего имущественный интерес в сохранении объекта страхования». Значит, выгодоприобретателем должен быть лизингодатель, являющийся собственником предмета лизинга? Если произойдет страховой случай, то именно его имуществу будет нанесен ущерб.

С другой стороны – в договоре лизинга обычно указывают, что «лизингополучатель несет на себе весь риск сохранности предмета лизинга», то есть за свой счет обязан возместить ущерб, полученный предметом лизинга.

Регионгарант работает не только с дорожниками, но и много лет сотрудничает и с лизинговыми компаниями: ФГУП «Росдорлизинг», ЗАО «Газпромбанк Лизинг», ОАО «Росагролизинг» и молодая, стремительно развивающаяся компания ООО «ФинСтройЛизинг». Хорошее знание предмета и желание защитить интересы обеих сторон лизинговой сделки позволяет найти выход из создавшегося положения. В договорах, заключаемых СК «Регионгарант», выгодоприобретатель определяется так: – в случае хищения или конструктивной гибели выгодоприобретателем является лизингодатель в размере непогашенной части стоимости предмета лизинга. Оставшуюся часть возмещения получает лизингополучатель;

– в случае ущерба, не приведшего к конструктивной гибели объ-

екта страхования, выгодоприобретателем является лизингополучатель».

Все просто – если предмет лизинга погиб и договор лизинга прекращает действие, то лизинговая компания получит то, что ей причитается (а если еще останутся деньги, то их получит лизингополучатель), а если предмет лизинга просто поврежден, то страховое возмещение получит лизингополучатель, который и потратит его на восстановление.

Ситуация усложняется, если лизинговая компания берет кредит в банке под залог самой техники. Банк обычно требует застраховать предмет залога в свою пользу, и в процессе переговоров его обычно удается убедить разумности предлагаемого подхода.

Вопрос третий: его игнорирование может привести к серьезным разногласиям – учитывать ли в договоре страхования ускоренную амортизацию предмета лизинга?

Представьте такую ситуацию: вам в лизинг получен асфальтоукладчик VOGEL E стоимостью 300 000 евро, срок договора лизинга – 36 месяцев, амортизация ускоренная, исчисляемая линейным методом, и на конец действия договора выкупная стоимость асфальтоукладчика практически равна нулю.

Страхуется асфальтоукладчик уже два года, и вы готовитесь перезаключить договор страхования на третий срок. Какова будет его страховая стоимость? Балансовая, с учетом ускоренной амортизации – то есть 100 000 евро? Отлично, так и делаем (и вы экономите на страховке).

Но вот беда – асфальтоукладчик сгорел или его украли, да еще и не сразу, а спустя 6 месяцев после перезаключения договора страхования. С учетом ускоренной амортизации вы получите от страховщика 50 000 евро, и эти деньги уйдут лизингодателю. Интересы лизинговой компании защищены, и она получила все, что положено по договору лизинга.

А что с вами – с лизингополучателем? Для того чтобы возместить ущерб и купить такой же асфальтоукладчик возрастом 2,5 года, вам надо затратить отнюдь не 50 000. И зачем, спрашивается, вы тратили деньги на страховку?

Хотите избежать такой ситуации – страхуйте по «нормальной», рыночной стоимости и сообщите об этом вашей страховой компании.

И, наконец, вопрос главный: а стоит ли вообще страховать предмет лизинга?

Лизинговые компании, просчитывающие и тщательно планирующие свой бизнес на несколько лет вперед, уже давно пришли к выводу, что страховать передаваемое имущество просто необходимо. Обращайтесь в страховую компанию, и вы сможете вовремя выполнить строительный контракт, даже если с вашим оборудованием случится что-то непредвиденное.

Сергей Меркулов, начальник отдела развития страхования дорожного хозяйства (Страховая Компания «Регионгарант»)



«Вольво Восток» с заботой о дорожнике



Давно прошли времена, когда дорога строилась только при помощи лома и лопаты. Сегодня для возведения транспортных сооружений дорожники применяют современную высокопроизводительную технику. К сожалению, техника имеет свойство изнашиваться, устаревать и ломаться. Тогда ее необходимо заменять на новую. Российские дорожники из-за отсутствия средств часто затягивают сроки расширения или обновления парка оборудования. Хотя у них есть несколько традиционных вариантов выхода из этой ситуации: продолжить использовать устаревшую технику, тем самым снижая производительность труда и качество выполненных работ, приобрести относительно недорогую отечественную технику или взять кредит на покупку импортной высокопроизводительной техники. Есть и еще один вариант: приобрести новую высокопроизводительную технику на условиях лизинга. Компания Volvo сегодня предлагает российским дорожникам оптимальные решения по приобретению современной техники иностранного производства в лизинг. Финансовую компанию группы Volvo в России представляет ООО «Вольво Финанс Сервис Восток» (ООО «ВФС Восток»). Основанная в августе 2003 года, компания ООО «ВФС Восток» – признанный лидер на рынке лизинга дорожно-строительной техники и автотранспорта не только в России, но и в Европе.

Многие российские дорожники уже воспользовались лизингом, или комплексным эффективным решением по финансированию, закупке, логистике и страхованию. «ВФС Восток» предлагает дорожникам комплексные гибкие и законченные решения по финансированию развития бизнеса с минимизацией их затрат.

Наметившаяся тенденция роста лизинговых услуг указывает на выбор дорожниками именно лизинга в сравнении с покупкой в рассрочку. Это говорит о предпочтении ими легальных, поддерживаемых государством путей уменьшения налогооблагаемой прибыли.

Различные схемы финансирования и лизинга дают свободу выбора и возможность пополнить парки дорожников импортными высокопроизводительными машинами. Сегодня, имея 15–25 тысяч долларов, можно выбирать: приобрести полностью оплаченный отечественный грузовик или внести аванс за высокопроизводительную технику.

«ВФС Восток» работает с дорожниками по региональному принципу: Центральная и Южная часть РФ, Северо-Западный регион и Санкт-Петербург, Урал, Сибирь и Дальний Восток. В отдельные группы выделены Москва, Московская область, Калининград.

Дорожник всегда уверен, что региональный менеджер компании «Вольво Финанс Сервис Восток» поддержит его на протяжении всей лизинговой операции от начала и до конца.

Сегодня «ВФС Восток» предлагает конкурентные финансовые решения по всему спектру услуг:

Финансовый и оперативный лизинг дорожно-строительной техники, грузовых автомобилей и автобусов «Вольво»

Специальные пакетные предложения, такие как «Регион», «Регион Профи» и «Сити», разработанные совместно с «Volvo Trucks-грузовики Volvo (VTC)» и «Volvo Construction-строительная техника Volvo (VCE)»

Организация страхования на выгодных условиях

Регистрация техники в ГИБДД и Гостехнадзоре

Финансирование крупных проектов, синдцированные кредиты с участием Шведского экспортного кредитного агентства (EKN), ведущих российских и международных финансовых институтов

Оказание консультационных услуг

Сервисные контракты как часть лизингового соглашения.

«ВФС Восток» также финансирует дорожников на максимально выгодных и значительно упрощенных условиях. Это:

Минимальные сроки рассмотрения кредитных заявок

Оптимальные авансовые платежи и продолжительность срока лизинга

Привлекательные процентные ставки

Индивидуальный подход и максимальная гибкость с дорожными организациями

Отсутствие дополнительного залога,

Также «ВФС Восток» финансирует и сопутствующую технику других производителей: прицепы, при условии приобретения продукции Volvo в одном пакете.

Что касается дорожно-строительной техники, то «ВФС Восток» предлагает договор в рассрочку на 9 месяцев с авансовым платежом 30%, комиссионным сбором 590 долларов и включенной страховкой КАСКО. Максимальный размер финансирования 600 000 долларов. Рассмотрение заявки – всего за 4 дня.

Также для всей дорожно-строительной техники сейчас действуют специальные условия лизинга с авансовым платежом от 15% и удорожанием от 6% в год. Срок лизинга 12, 24, 36. Окончательные условия лизинга подлежат одобрению кредитным комитетом Volvo.

Такие условия дают возможность российским дорожникам, даже не обладающим необходимым финансированием, приобретать новую высокопроизводительную технику Volvo.

«ВФС Восток» совместно с VTC и VCE работает над созданием новых и над усовершенствованием существующих пакетных предложений, чтобы освободить российские дорожные и транспортные предприятия от всех сопутствующих вопросов, предоставляя им возможность сконцентрироваться на бизнесе и минимизировать снижающие производительность простои техники. И дорожники чувствуют эту заботу.

Николай Василенко

В.П. Носов,
доктор технических наук,
профессор, проректор МАДИ (ГТУ)

Увеличение сроков службы дорожных одежд – стратегическая задача дорожной науки

Состоявшееся в середине октября заседание Президиума Госсовета в г. Ярославле должно стать переломным событием в истории развития дорожной отрасли, хотя бы потому, что впервые за последнее десятилетие с участием президента страны обсуждались проблемы, связанные с ухудшением состояния автомобильных дорог и необходимостью радикальных изменений в системе финансирования отрасли.

Как следует из доклада министра транспорта РФ Игоря Левитина, ежегодные экономические потери достигают 1,5 трл руб. Развитие сети дорог происходит крайне низкими темпами, существенно отставая от роста парка автомобилей.

Значительная часть автомобильных дорог в экономически развитых регионах работает в режиме запредельных уровней загрузки. При такой интенсивности движения необходимость в ремонте наиболее распространенных конструкций дорожных одежд наступает значительно раньше нормативных сроков службы.

Сложность создавшейся ситуации состоит в том, что низкие темпы прироста сети вынуждают размещать новые предприятия в регионах с уже сложившейся сетью, увеличивая нагрузку на нее. Средств, выделяемых на содержание и ремонт, катастрофически не хватает. Примечательно то, что, начиная с 2000 года, объем финансирования ежегодно сокращался с 440 млрд рублей и в результате достиг в 2005 году 220 млрд рублей.

Естественным следствием подобной стратегии является по-всеместное ухудшение условий движения. Большая часть дорог нуждается в ремонте.

Приведенные в табл. нормативные сроки службы наиболее распространенных асфальтобетонных покрытий не выполняются, работы по ремонту откладываются на неопределенное время.

Очевидно, что в этих условиях основным направлением технического прогресса следует считать комплекс мероприятий, направленных на повышение сроков службы дорожных покрытий.

Противоречивость сложившейся ситуации в том, что проектные сроки службы одежд с асфальтобетонными покрытиями колеблются в диапазоне 10–15 лет, а с цементобетонными покрытиями – 25–30 лет. На эти сроки ориентируются специалисты по расчету

и конструированию дорожных одежд при определении общего количества воздействий колесных нагрузок, проверяя материалы покрытия на усталость или прогнозируя накопление остаточных деформаций. На основе этих сроков устанавливают требования стандартов к строительным материалам, используемым в конструкциях дорожных одежд. Эти сроки служат ориентирами при выборе критерии по оценке и контролю качества строительства земляного полотна и слоев дорожных одежд. Средства на ремонт и содержание дорожных покрытий планируют, также руководствуясь в большинстве случаев указанными сроками.

Однако, как показывает практика, существует большое число примеров того, что задолго до истечения проектных сроков службы на поверхности проезжей части появляются трещины, выбоины, уступы и другие повреждения. В итоге нормативные сроки службы существенно ниже проектных. Причины этого явления обычно распределяют на четыре группы:

- отклонения в интенсивности и составе движения в процессе эксплуатации от значений, принятых при проектировании;
- фактические отклонения параметров построенных конструкций от предусмотренных проектом, включая неоднородность грунтов земляного полотна и материалов для дорожных одежд;
- отклонения реальных параметров атмосферных процессов в период эксплуатации от среднемноголетних значений, принятых при расчете и конструировании;
- отклонения фактически выполняемых мероприятий по ремонту и содержанию от предусмотренных действующими нормативами и правилами.

Рассматривая первую группу причин, следует обратить внимание на то, что технический прогресс и эффективность автомобильного транспорта чаще всего связывают с повышением осевых нагрузок, т.к. именно в этом случае удается наиболее существенно и с наименьшими затратами повышать грузоподъемность транспортных средств и их экономичность. Но даже при ограничении осевых нагрузок, увеличивая количество осей, создаются многоосные автомобили и автопоезда грузоподъемностью более 50 т. Существенные изменения грузовых и пассажирских потоков происходят

Интервал интенсивности на полосе движения, авт./сутки	Срок службы покрытия, лет
До 200	8
200–2500	6
2500–4500	4
4500–6500	3
более 6500	2

многократно в течение 25–30 лет, что приводит к большим отклонениям в фактической интенсивности и составе движения в сравнении с теми величинами, что были приняты при расчете покрытий.

Вторая группа причин включает возможные отклонения в конструкции земляного полотна и дорожной одежды в сравнении с параметрами принятymi в проекте. Это относится прежде всего к отклонениям в толщине отдельных конструктивных слоев и существенной неоднородности применяемых грунтов и строительных материалов. При этом важно подчеркнуть, что большая часть этих отклонений является вполне естественным и определяется природными особенностями исходных материалов, конструкциями и возможностями дорожно-строительных машин и оборудования для производства материалов и технологии строительства.

В результате существуют регламентированные допуски отклонений фактических параметров конструкций и физико-механических свойств заложенных в них материалов. Нельзя также исключать нерегламентируемых и недопустимых отклонений, которые являются следствием нарушений технологии, применением некачественных материалов и ограниченностью информации, получаемой в процессе контроля качества строительства.

В итоге параметры реализованного объекта отличаются от предусмотренного проектом, и, соответственно, следует ожидать уменьшения сроков службы в сравнении с проектными значениями.

Третья группа причин включает комплекс атмосферных воздействий, вызывающих изменения температуры и влажности грунтов земляного полотна и материалов в слоях конструкции дорожной одежды. От того, каким образом изменяется температура и влажность зависят температурные и усадочные напряжения в слоях с применением цемента, а также жесткость и прочность слоев с применением битума.

Снижение прочности материалов в результате попеременного замораживания и оттаивания зависит от того, как складываются метеорологические условия в тот или иной конкретный год или сезон. Изменение деформативных свойств и прочности грунтового основания зависит от продолжительности периода осеннего влагонакопления, интенсивности промерзания грунта и количества оттепелей в зимний период и хода температуры при оттаивании. Указанные процессы характеризуются своими особенностями в зависимости от метеорологических условий, складывающихся в каждый конкретный год.

Следует также отметить существенную зависимость прочности материалов от их влажности. Объективная оценка работоспособности материала должна быть основана на анализе относительной продолжительности его работы в конструкции в сухом, умеренно влажном и водонасыщенном состоянии.

Четвертая группа причин включает отклонения от регламентных мероприятий по содержанию автомобильной дороги в процессе эксплуатации чаще всего из-за недостаточного или несвоевременного финансирования. Нормативы предполагают выполнение достаточно большого количества мероприятий, включающих очистку проезжей части от пыли и снега, равномерное распределение противогололедных реагентов по поверхности проезжей части, своевременное восстановление шероховатости, заливку швов и трещин мастикой или битумом, заделку отдельных неровностей и выбоин, и другие. Задержка в выполнении этих мероприятий существенно усложняет условия работы конструкции, повышает уровень напряженности и увеличивает интенсивность разрушения. Наличие неровностей увеличивает нагрузку на конструкцию за счет

вертикальных колебаний транспортных средств.

Задержка с заделкой трещин и швов в покрытиях способствует их заполнению минимальными частицами и водой, что вызывает образование выбоин. Несвоевременно заделанные выбоины значительную часть времени бывают заполнены водой и соответственно создают очаг избыточного увлажнения. Все это в результате активизирует процесс накопления повреждений и приводит к сокращению срока службы.

Из приведенного следует, что существует комплекс объективных причин, недостаточно учитываемых в процессе проектирования дорожных одежд, что приводит к существенному отличию проектных сроков службы от фактических. Важно подчеркнуть, что мера ответственности за преждевременное разрушение на каждой стадии инвестиционного цикла: проектирование, строительство, эксплуатация является неопределенной, что не может быть признано удовлетворительным, так как не позволяет целенаправленно устранять причины, вызывающие разрушение.

Получившие в последние годы широкое распространение работы по диагностике автомобильных дорог призваны фиксировать текущее состояние объектов и лишь в крайне ограниченном объеме получать информацию о процессах в конструкции.

Имеющаяся неопределенность привела к широкому распространению мнения о том, что якобы неблагоприятные условия России являются главной причиной всех разрушений, что снимает ответственность с проектировщиков, строителей и эксплуатационников.

Для устранения неопределенности необходимы новые подходы, позволяющие различать, где причины в сочетании неблагоприятных природных факторов, а где в нарушении технологии строительства, в пренебрежении к требованиям стандартов на материалы, в несоблюдении нормативных условий эксплуатации или нарушении правил движения транспортных средств с осевыми нагрузками, превышающими предельно допустимые для дорог общего пользования.

Все это становится особенно важным в условиях рыночной экономики, когда любые дополнительные расходы по устранению преждевременных повреждений должны финансироваться за счет фактических виновников, а не списываться за счет общегосударственных расходов, т.е. фактически за счет налогоплательщиков.

Объективное представление о потенциальных возможностях той или иной конструкции может быть составлено на основе анализа физических процессов, имеющих место в системе «дорожная одежда – земляное полотно» в течение срока службы автомобильной дороги. Учитывая значительную сложность этой системы, предпочтение отдадим тем из них, которые в той или иной мере были исследованы и существенно влияют на напряженно-деформированное состояние конструкции.

Земляное полотно в зависимости от конструкции существенно изменяет свои важнейшие характеристики: модуль упругости, угол внутреннего трения и сцепление вследствие изменений влажности, плотности и состояния (мерзлое, талое) грунта. Длительное время выделяли лишь наиболее ослабленное состояние, называя его расчетным, и проверки осуществляли именно для этого состояния, полагая, что если условия прочности обеспечено в наиболее ослабленном состоянии, оно тем более будет обеспечено при любом другом. Однако развитие методов расчета привело к необходимости учитывать накопление деформаций, и встала задача оценивать и другие состояния, т.к. накопление остаточных деформаций происходит постоянно при любых состояниях, но и с разной интен-

сивностью. Это привело к необходимости рассматривать процесс изменения важнейших свойств земляного полотна в течение 20–30 лет, с тем, чтобы имея математическое описание процесса и разбивая его на относительно малые интервалы времени, в течение которых свойства изменяются несущественно, рассчитывать общую деформацию, как сумму деформаций в отдельные интервалы.

Развитие теории тепловлагопереноса в слоистых капиллярно-пористых системах позволяет получать количественное описание процессов изменения влажности грунтов, глубины промерзания и оттаивания земляного полотна в зависимости от изменения атмосферных воздействий (2). Учитывая, что величина остаточной деформации зависит от нагрузки и времени ее действия требуется наложение процесса изменения параметров транспортного потока на процесс изменения физико-механических свойств конструкции системы «земляное полотно – дорожная одежда».

Дренирующий слой в процессе эксплуатации утрачивает первоначальные свойства благодаря комплексу причин (3), основными из которых являются следующие:

Снижение фильтрационной способности материала в результате кальматации пор глинистыми частицами, смываемыми с поверхности дороги и проникающими в дренирующие слои; взаимопроникание материала дренирующего слоя и грунта земляного полотна; уменьшение размера частиц материала дренирующего слоя в результате перетирания под воздействием динамических нагрузок от транспортных средств.

Увеличение притока влаги в дренирующий слой через трещины, разрушенные и разгерметизированные деформационные швы, неукрепленные обочины, в результате неудовлетворительного поверхностного водоотвода и поступления воды из земляного полотна.

Снижение фильтрационной способности материалов и грунтов для укрепления откосов земляного полотна и засорения дренажных труб и выходных устройств дренажной системы, препятствующей удалению влаги из дренирующих слоев.

Щебеночные слои в основании дорожной одежды, несмотря на высокие требования стандартов к щебню, со временем существенно изменяются благодаря истиранию, вследствие высоких контактных напряжений между зернами, вследствие многократного замораживания и оттаивания в водонасыщенном состоянии и вследствие взаимопроникания мелких частиц расположенного ниже дренирующего слоя. В результате увеличения удельного содержания песчаных и пылеватых частиц наблюдается снижение модуля упругости щебеночного слоя и соответственно всей конструкции. Очевидно, что эти явления будут сказываться в большей мере в периоды повышенной влажности конструкции. Для количественной оценки этих процессов необходимо учитывать соотношения уровня контактных напряжений с их повторяемостью.

Слои с применением неорганических вяжущих, включая цементобетонные покрытия и основания, обладают следующими особенностями. При изменении температуры и влажности в этих материалах возникают значительные температурные и усадочные напряжения. Учитывая постоянно меняющиеся поля температуры и влажности конструкции под влиянием атмосферных воздействий в элементах конструкции возникают напряжения, создающие переменные поля напряженности, которые служат своеобразным фоном для напряжений от проезжающих автомобилей.

Слои с применением органических вяжущих, чаще всего в виде верхних слоев покрытий и слоев износа, существенным образом

изменяют свои свойства при изменении температуры. Оценивая образование усталостных или температурных трещин, необходимо принимать во внимание процесс изменения температурных полей и на этой основе продолжительность напряженного состояния различного уровня. Весьма важную роль при прогнозировании процесса растрескивания на определенном этапе играет старение битума, как следствие процессов окисления и полимеризации, увеличивающих долю асфальтенов и смол и уменьшающих долю масел в составе битума. Это стало особенно важным в последние годы, когда для замедления этого процесса стали широко применять модификаторы, существенно замедляющие этот процесс. Следует подчеркнуть, что такое атмосферное явление, как солнечное облучение, существенно интенсифицирует этот процесс и важно оценивать продолжительность времени, в течение которого верхний слой покрытия подвергается солнечному облучению в тех или иных регионах.

Все это лишь неполный перечень основных физических и химических процессов, имеющих место в системе «земляное полотно – дорожная одежда», которые существенным образом влияют на процесс образования и развития повреждений дорожных покрытий.

Резюмируя накопленный опыт, можно сделать вывод о том, что проблема повышения сроков службы дорожных покрытий является комплексной и затрагивает широкий спектр задач в области повышения надежности земляного полотна и всей совокупности слоев дорожных одежд от морозозащитных слоев, предотвращающих пучение, до верхних слоев покрытий, обеспечивающих сцепление и ровность с минимальными затратами на их ремонт и содержание.

Ограниченностю мировых запасов нефти основного вида сырья для производства нефтяных битумов следует рассматривать как постоянный стимул к поиску альтернативы строительства автомобильных дорог с асфальтобетонными покрытиями. Однако ситуация, сложившаяся в России в последние годы, свидетельствует о том, что в подавляющем большинстве случаев предпочтение отдается асфальтобетонным покрытиям.

При этом игнорируются такие важные преимущества цементобетонных покрытий, как высокая прочность цементобетона на растяжение при изгибе, увеличение прочности с течением времени, стабильность деформативных свойств цементобетона при изменении температуры, срок службы до капитального ремонта достигает 50 лет.

Мировая практика показывает, что в большинстве развитых стран в качестве основной альтернативы асфальтобетону при строительстве покрытий автомобильных дорог рассматривают цементобетон. На наиболее напряженных автомобильных дорогах строят цементобетонные, железобетонные и непрерывно армированные покрытия.

На основе детального анализа существующего опыта постоянно совершенствуются конструктивные решения, уточняются требования к материалам, развивается технология скоростного строительства.

Результатом этого является существенное повышение надежности покрытий, повышения сроков службы, снижение затрат на их ремонт и содержание, улучшение условий движения.

При оценке затрат полного жизненного цикла, учитывающих суммы затрат дорожных организаций на строительство и эксплуатацию автомобильной дороги и затрат пользователей, все более очевидным становится тот факт, что автомобильные дороги с це-

ментобетонными покрытиями имеют существенное преимущество, особенно учитывая рост цен на нефть в последние годы.

Опыт применения цементобетонных покрытий в России имеет многолетнюю историю. Так еще до Великой отечественной войны были построены опытные участки цементобетонных покрытий, прослужившие 38 лет. Результаты этого эксперимента подробно описаны в трудах СоюздорНИИ.

В шестидесятые-семидесятые годы прошлого столетия было построено около 10 тысяч километров дорог с цементобетонными покрытиями, значительная часть которых продолжает служить без капитального ремонта. Об этом свидетельствуют данные статистического учета, показывающие, что несмотря на отсутствие нового строительства в течение последних 15 лет протяженность дорог с цементобетонными покрытиями находится на постоянном уровне около 10 тыс. км. Обследования, выполненные в этом году в процессе диагностики федеральных дорог, показали, что цементобетонные покрытия способны служить без капитального ремонта до 50 лет. В качестве примера на рис. показан общий вид цементобетонного покрытия на одном из участков дороги «Украина».

В 80-е годы было построено около одной тысячи километров дорог с цементобетонным покрытием толщиной 10–15 см на дорогах сельскохозяйственного назначения, длительное время служивших практически без ремонтных мероприятий.

Однако следует иметь в виду, что продолжительность безотказной работы цементобетонных покрытий в значительной мере зависит от тщательности выполнения всех технологических операций при их строительстве. При этом в равной мере имеют значения подбор и качество применяемых материалов, технология перемешивания и условия доставки смеси, особое место занимают работы по укладке, уплотнению и уходу за свежеуложенным бетоном, точность установки штыревых соединений и правильность нарезки швов, контроль количества и равномерность распределения воздухововлекающих добавок.

Пренебрежение и неаккуратность исполнения даже одной из указанных технологических операций, представляющих далеко не полный их перечень, может приводить к существенному ускорению развития повреждений.

Важнейшей задачей в настоящий момент времени является формирование общественного мнения об эффективности инновационных проектов в дорожном строительстве, основанных на широком применении цементобетона.

Особого внимания заслуживают работы по объективной оценке существующего опыта применения цементобетонных покрытий как в России, так и за рубежом.

К сожалению, следует отметить, что в России наряду с положительным опытом строительства цементобетонных покрытий имели место достаточно масштабные неудачи, когда десятки километров дорог были построены с грубыми нарушениями технологии. На основе этого большое распространение в административных кругах, и, к сожалению, в инженерно-технических, получило ошибочное мнение о том, что в России строительные организации не в состоянии строить цементобетонные покрытия необходимого качества. Иногда при этом упоминают и неблагоприятные для цементобетона особенности российских природно-климатических условий.

Следует больше внимания уделять изучению опыта и практики проектирования и строительства дорожных одежд за рубежом.

В проекте новой инструкции по расчету и конструированию дорожных одежд США, недавно опубликованной для широкого

обсуждения, был пересмотрен ряд фундаментальных принципов, длительное время использовавшихся при проектировании дорожных одежд не только в США, но и многих других странах. Наиболее существенным является отказ от чисто эмпирического подхода, при котором в основу были положены экспериментальные зависимости широкомасштабного эксперимента AASHO, получившие известность во всем мире и служившие в течение нескольких десятилетий. Однако учитывая, что эксперимент был проведен в начале 60-х годов прошлого столетия в предисловии к проекту новой инструкции указывается на следующие три причины, побудившие авторов к пересмотру основополагающих принципов старой инструкции.

Во-первых, отмечаются существенно возросшие транспортные потоки на наиболее перегруженных направлениях. Если ранее считалось достаточным проектировать автомобильную дорогу на пропуск 5–10 млн грузовых автомобилей за срок службы до ремонта дорожной одежды, то сегодня дорожные одежды приходится рассчитывать на 50–200 млн воздействий грузовых автомобилей. В прошлом считалось приемлемым назначать проектный срок службы 15–20 лет, сейчас считается необходимым 30–40 лет.

Во-вторых, за прошедшие десятилетия получили распространение новые геосинтетические материалы, предложены усовершенствованные органические вяжущие, созданы новые конструкции цементобетонных покрытий, широко применяются новые технологии по устройству защитных слоев, предупреждающих развитие повреждений. Стала очевидной необходимость обеспечивать более благоприятные условия движения на протяжении всего жизненного цикла за счет предупредительных ремонтов дорожных покрытий.

В-третьих, на основании практического опыта установлено значительное влияние климатических условий на процесс развития повреждений конструкций дорожных одежд. Имели место многочисленные подтверждения того, что результаты, полученные в одном географическом районе, где проводился эксперимент AASHO, невозможно механически переносить на другие районы с отличным климатом. Бесспорными факторами, влияющими на процесс развития повреждений, являются сезонные и суточные изменения солнечной радиации температуры и влажности воздуха, промерзание и оттаивание грунтов, увлажнение и водонасыщение дорожно-строительных материалов в конструкции дорожной одежды.

Кроме того, важнейшей особенностью нового руководства является подчеркивание необходимости обеспечения стабильной высокой продольной ровности проезжей части автомобильных дорог на протяжении всего срока службы. Это достигается специальными мероприятиями по ограничению растрескивания, образования колеи на асфальтобетонных покрытиях, уступов между плитами и шелушения цементобетонных покрытий.

Представляет интерес выделения трех уровней точности исходных данных по дорожно-строительным материалам в зависимости от значения дороги, интенсивности движения, протяженности и стоимости проектируемого объекта.

В новом руководстве применен иерархический подход к исходным данным. Это обеспечивает возможность проектировщика дифференцированно выбирать способ получения исходных данных по свойствам дорожно-строительных материалов на основе особенностей каждого конкретного объекта.

Первый уровень исходных данных требует наибольшей точности с тем, чтобы у проектировщика была гарантированная уверенность

в том, что свойства примененных материалов соответствуют расчетным параметрам.

Его применяют при проектировании дорожных одежд, наиболее напряженных автомобильных дорог с высокой интенсивностью движения, на которых крайне нежелательно появление повреждений покрытий уже на ранних стадиях эксплуатации. Наличие таких повреждений и их устранение способно отрицательно влиять на безопасность движения и вызывать существенные экономические потери даже в условиях кратковременного ограничения движения. Первый уровень требований к исходным данным предполагает проведение лабораторных испытаний по определению модуля упругости и прочности цементобетона, экспериментальное определение фактических модулей упругости для всех материалов в слоях дорожных одежд и натурных испытаний по определению модуля упругости земляного полотна. При этом подчеркивается, что обеспечение показателей по материалам на первом уровне является наиболее трудоемким, требует больших финансовых средств и времени для получения исходных данных по сравнению с требованиями других уровней.

Второй уровень исходных данных обеспечивает более умеренный уровень точности и в большей мере согласуется с теми требованиями, которые применяли в прошлом. Этот уровень может быть использован в том случае, когда отсутствует испытательное оборудование, требуемое для исходных данных первого уровня. Исходные данные по материалам рекомендуется устанавливать на основе баз данных, имеющихся у строительных подрядных организаций или посредством использования корреляционных зависимостей, позволяющих по некоторым параметрам, установленным экспериментально, вычислять все другие.

Для исходных данных третьего уровня наиболее низкие требования к точности. Этот уровень используют для проектирования автомобильных дорог, где последствия раннего развития повреждений минимальны. Это характерно для дорог малой протяженности и с небольшой интенсивностью движения. Исходные данные устанавливают по справочным пособиям, в виде средних значений для региона. Могут быть также использованы данные I или II уровня в тех случаях, когда в непосредственной близости в аналогичных условиях строились объекты I или II уровня.

Исходные данные по свойствам материалов должны обеспечивать возможности проведения расчетов напряженно-деформированного состояния конструкции дорожных одежд при определении ее основных параметров и для прогнозирования процессов развития повреждений на основе математических моделей.

Традиционные подходы к проектированию дорожных одежд принято делить на две группы: теоретические, в основу которых положены методы, использующие теорию плит на упругом основании для определения параметров напряженно-деформированного состояния, и эмпирические, в основу которых положены экспериментальные зависимости, связывающие требуемую толщину покрытия с ожидаемым количеством воздействий стандартных осевых нагрузок к концу проектного срока службы.

Отличительной особенностью нового подхода, использованного в США, является отказ от чисто эмпирических формул и привлечение мощного конечно-элементного аппарата для определения напряжений и перемещений в слоях дорожных одежд для прогнозирования трещинообразования и развития других повреждений.

Другая особенность новой инструкции по проектированию дорожных одежд США состоит в том, что в ее составе четко прописа-



ны процедуры прогнозирования параметров состояния покрытия к концу срока службы.

В качестве примера можно привести требования к ровности. Начальная ровность нормируется через показатель IRI в интервале от 0,8 м/км до 1,6 м/км, а к концу проектного срока службы, то есть через 20–40 лет требуется, чтобы этот показатель находился в пределах от 2,4 до 4 м/км в зависимости от функционального класса автомобильной дороги и заданного уровня надежности.

В основу прогноза этих параметров положен интервальный принцип, существа которого состоит в том, что период прогнозирования 30–40 лет разбивается на интервалы продолжительностью в один месяц. При этом предполагается, что в течение месяца все параметры, влияющие на развитие повреждений, не изменяются. Это относится к параметрам транспортного потока, параметрам покрытия и грунтового основания дорожной одежды, природным параметрам, вызывающим температурные и усадочные в покрытиях.

Анализируя зарубежный опыт применения цементобетонных покрытий, следует отметить широко обсуждаемую в настоящее время в США программу научных исследований по совершенствованию конструкций и технологии строительства цементобетонных покрытий. Программа нацелена на увеличение срока службы таких покрытий до 65 лет, рассчитана на выполнение в течение 7 лет, включает 250 научных проектов, объединенных в 12 научных направлений и предусматривает финансирование в размере 250 млн долларов США.

В заключение следует отметить, что наряду с необходимостью повышения долговечности асфальтобетонных покрытий требует возрождения практики широкомасштабного строительства дорог с цементобетонными покрытиями.

Д.т.н., профессор В.С. Боровик, инженер Т.В. Поджарная

Определение технико-экономических параметров подходов к мосту на стадии обоснования инвестиций

Разработанная классификация подходов к мостам показывает, что их физические параметры определяются целым рядом факторов. На стадии обоснования инвестиций при проектировании мостовых сооружений чрезвычайно важно достаточно точно определить эти параметры и, следовательно, с достаточной точностью определить необходимый объем инвестиций. Однако в настоящий момент отсутствует нормативный документ, отражающий в полной мере особенности проектирования подходов к мосту.

Подходы к постоянным мостам сооружаются в большинстве случаев в виде незатопляемых земляных насыпей. Только в особых случаях на дорогах низших категорий и у временных низководных мостов устраивают периодически затопляемые подходы.

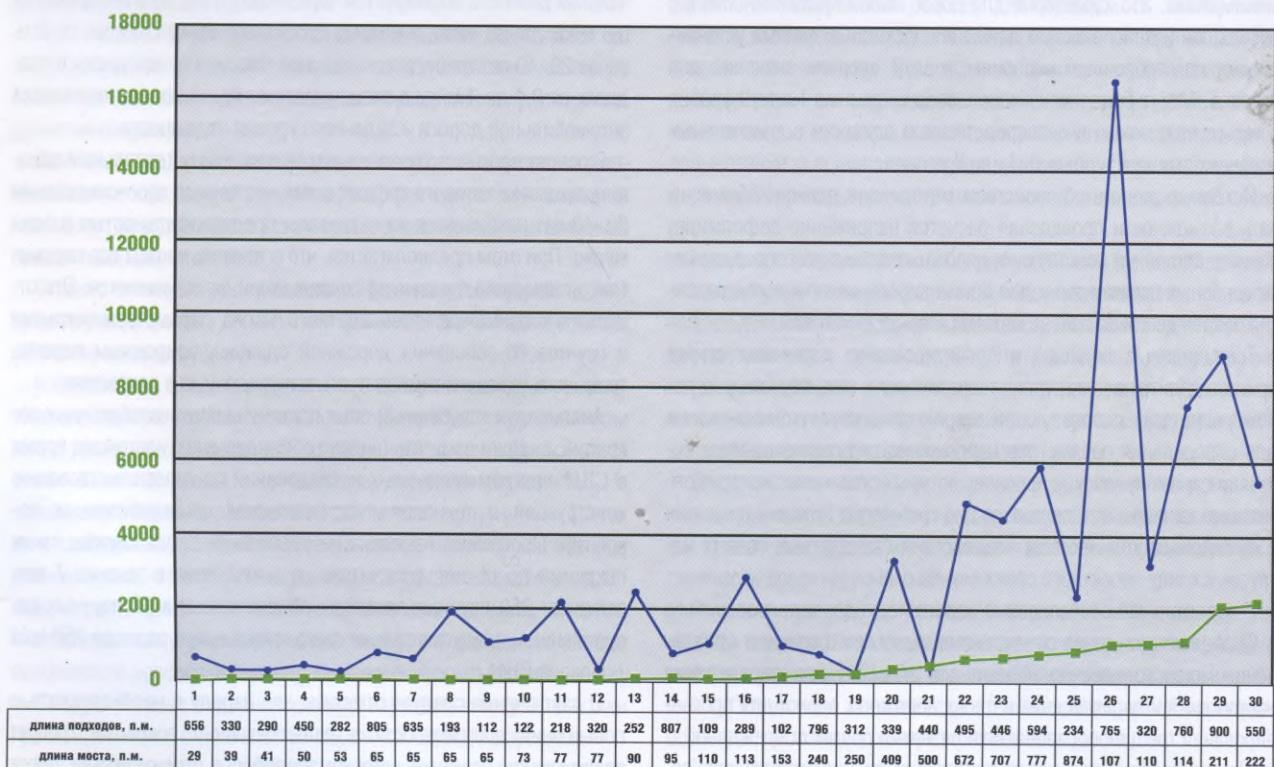
Строительство незатопляемых насыпей становится экономически неэффективным при высоте 30 м и более, а также при неудовлетворительных грунтовых основаниях и при отсутствии у перехода грунтов, пригодных для возведения земляных сооружений. В

этих случаях, как правило, устраиваются пойменные эстакады [1].

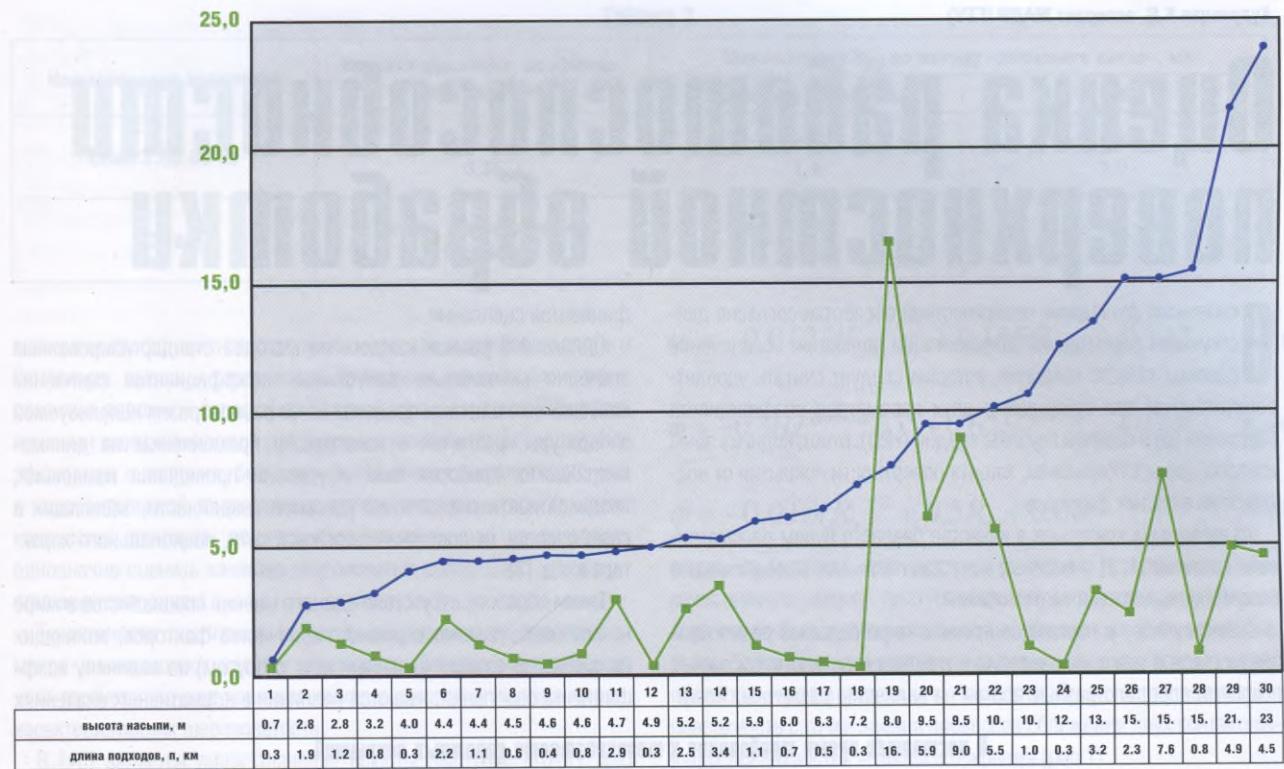
Определение протяженности подходов к мосту, как наиболее важного параметра, на стадии обоснования инвестиций имеет важное значение. Так, согласно «Порядка разработки, согласования и утверждения проектной документации для дорожных работ, финансируемых из федерального дорожного фонда», разработка обоснования инвестиций осуществляется на основе картографических, имеющихся ранее выполненных проектных, изыскательских, исследовательских, статистических, диагностических и других материалов. Производство полевых изыскательских работ допускается только при проложении трассы в сложных природных условиях.

Авторы попытались выяснить зависимость между длиной подходов к мостовому переходу и длиной моста, а также между длиной подходов и высотой насыпи на участке примыкания к мостовому сооружению.

На **рис. 1 и 2** представлены графики зависимостей для 30



(рис. 1) Зависимость длины подходов и моста при строительстве мостовых переходов



[рис. 2] Зависимость длины подходов и высоты насыпи при строительстве мостовых переходов

объектов. Аналитическая оценка степени влияния длины моста и высоты насыпи на участке примыкания к мосту на длину подходов осуществлялась с помощью многофакторного корреляционно-регрессионного анализа (1).

$$y = C_o x_1^{\alpha_1} \cdot x_2^{\alpha_2} \quad [1]$$

где Y – длина походов; X_1 – длина моста; X_2 – высота насыпи на участке примыкания к мосту. Результат расчета множественной регрессии.

$$Y = 45 X_1^{0,6} * X_2^{0,2} \quad [2]$$

Из приведенной зависимости видно, что влияние длины моста на длину подходов больше, чем влияние высоты насыпи ($0,6 > 0,2$).

Зависимость $y = f(x)$ для расчета длины подходов от длины моста выполнена с помощью метода наименьших квадратов. Расположение экспериментальных точек показано на (рис. 1). Имеющаяся информация позволяет сделать вывод:

1. Между длиной моста и длиной подхода существует зависимость.

2. Эта зависимость имеет линейный характер.

Зависимость $y = f(x)$ определяется в виде линейной функции

$$y = kx + b.$$

Уравнение регрессии для всех мостов.

$$y = 4,2 k + 1085 \quad [3]$$

Сравним уравнение регрессии для средних мостов и мостов всех

категорий:

$$y = 4,2 k + 679 \text{ – для средних мостов} \quad [4]$$

$$y = 4,2 k + 1085 \text{ – для всех мостов}$$

Совпадение угловых коэффициентов говорит о наличии сильной связи между длиной моста и длиной подхода к нему.

По полученному уравнению для всех мостов (3) произведен расчет длины подходов для 30 объектов и вычислены поправочные коэффициенты, учитывающие отклонение расчетных значений от фактических. Определены причины отклонения расчетных значений от фактических. Используя формулу расчета длины подходов для 30 объектов, вычислены длины подходов для 20 объектов. Применяя поправочные коэффициенты, вычислены значения длины подходов для 20 объектов и определены отклонения расчетной длины от фактической с учетом поправочных коэффициентов. Средняя квадратическая ошибка определения длины подходов не превысила 7%, что вполне удовлетворяет требованиям к параметрам на стадии обоснования инвестиций.

Литература

- Поляков М.П. «Проектирование пойменных насыпей на мостовых переходах». Учебное пособие. г. Саратов, 2002 г.
- Андреев О.В. «Проектирование мостовых переходов». Москва «Транспорт», 1980 г.
- «Инженерно-геологические изыскания железнодорожных, автодорожных и городских мостовых переходов», ВСН 156-88.

Оценка работоспособности поверхности обработки

Основными функциями поверхностной обработки согласно действующей нормативной документации являются: обеспечение сцепных качеств покрытия, которые следует считать удовлетворительными при соблюдении двух параметров коэффициента сцепления (ϕ) и средней глубины впадин ($H_{ср}$); отвод воды из зоны контакта шины с покрытием; защита поверхности покрытия от воздействия внешних факторов.

Из названных критериев в качестве базового будем рассматривать, согласно [1, 2] – сцепные качества покрытия, определяющие безопасность движения автомобилей.

Существующее в настоящее время в мире большое разнообразие методов и даже направлений в оценке скользкости дорожных покрытий породило разные нормы на величины различных коэф-

фициентов сцепления.

Однако и в рамках каждого из методов стандартизованные значения минимально допустимых коэффициентов сцепления колеблются в широких пределах из-за разнообразия используемой аппаратуры, различия в конструкции применяемых на динамометрических приборах шин и условий проведения измерений, неадекватности показателей удельной аварийности, зависящих в свою очередь от состояния дорожной сети, национального характера и т.д. [3].

Таким образом, отсутствие единого мнения специалистов в мире не случайно; помимо огромного количества факторов, влияющих (в том числе взаимосвязанных друг с другом) на величину коэффициента сцепления, имеются различия в нормативных значениях

В настоящее время требования к шероховатости дорожных покрытий в нормативной документации [4-9, 12-13], сведенные в таблицы 1-2, имеют следующий вид:

Таблица 1

Наименование документа		ВСН 38-90, ВСН 24-88		Методические рекомендации по нормам и контролю параметров шероховатости дорожных покрытий. Союздорнии					Обзорная информация Минтранс-строя				
Условия движения	Характеристика участков дорог	Параметры шероховатости при сдаче в эксплуатацию									Нср, мм	Sm, мм	
		I, V	II - IV	Rz, мм не менее	Sm, мм не более	Количество выступов, %, с α		70-110° не менее	150-180° не более				
1	2	3	4	5	6	7	8		9	10			
Легкие	Прямые участки или кривые в плане с $R \geq 1000$ м, $I_{prod} \leq 30\%$, без пересечений и примыканий в одном уровне, $Kzагр \leq 0,3$	0,30	0,35	1,5	12,5	2	76						
Затрудненные	Участки с кривыми в плане с $R=250 - 1000$ м, $I_{prod} = 30-60\%$, в зонах сужений, $Kzагр = 0,3-0,5$	0,35	0,40	1,5	12,5	2	76	1,5-2,0	6,0-11,0				
Опасные	Участки с видимостью менее расчетной, $I_{prod} \geq 50\%$, с пересечениями и примыканиями в одном уровне, $Kzагр \geq 0,5$	0,40	0,45	3,5	12	30	45						

Таблица 2

Наименование документа	Условия движения, коэффициент сцепления	Минимальная H_{cp} по методу «песчаного пятна», мм	
		A/б и пов. обработка	Ц/б
СНиП 3.06.03-85	0,28–0,30 0,35	1,0 1,8	0,5 1,0
РСН 88	Легкие и затрудненные Опасные	1,0 1,8	0,5 1,0

величины коэффициента сцепления, методах и приборах для его измерения, вызваны различными причинами, начиная от истории развития дорожной отрасли конкретной страны и заканчивая различными климатическими условиями и менталитетом людей. Коэффициент сцепления, безусловно, первичен с эксплуатационной и потребительской точек зрения, но его интегральность (в плане количества факторов, влияющих на его величину) не позволяет однозначно оценить качество шероховатых слоев с его непосредственным значением.

Теоретически сцепление может быть оценено по параметрам макро- и микрошероховатости поверхности. Однако для такого расчета требуется точная количественная оценка многих параметров, характеризующих шероховатость.

В [10] задается лишь значение высоты выступов (10–12 мм) шероховатой поверхностной обработки для устройства поперечных («шумовых») полос на подходах (на расстоянии 250–300 м) к опасным участкам дорог.

Таким образом, требования к параметрам шероховатости различаются в зависимости от скорости и степени сложности движения на дорогах и материала покрытия, и в целом носят противоречивый характер. Отсутствие цельной методологической основы в нормировании показателей шероховатости предопределяет необходимость создания единых технических требований к параметрам шероховатости.

Согласно действующей нормативной документации оценка любой дорожной поверхности сводится к определению фактически только одного параметра шероховатости – средней глубины впадин макрошероховатости (H_{cp}). Однако, оценивая достоверности аппроксимации нижеприведенных экспериментальных данных, отражающих зависимость между коэффициентом продольного сцепления и такими высотными параметрами как глубины впадин измеренные методом «песчаного пятна» по правой полосе наката ($H_{cp}^{pr.накат}$) и всему сечению дороги на 50-ти метрах ($H_{cp}^{ср.арифм}$), средняя глубина впадин макрошероховатости, полученная с помощью жидкостного измерителя ($H_{cp}^{водн}$) и фотограмметрического сканирования поверхностной обработки ($H_{cp}^{фотогр}$), наибольшая высота профиля (R_{max}) и средняя высота выступов (R_z), можно сделать вывод

$$\varphi = 0,435 \cdot (H_{cp}^{pr.накат})^{0,23} \quad R=0,45 \quad [1]$$

$$\varphi = 0,423 \cdot (H_{cp}^{ср.арифм.})^{0,33} \quad R=0,48 \quad [2]$$

$$\varphi = 0,09H_{cp}^{водн.} + 0,28 \quad R=0,51 \quad [3]$$

$$\varphi = -0,012(R_{max})^2 + 0,155R_{max} + 0,122 \quad R=0,82$$

$$\varphi = -0,3(H_{cp}^{фотогр})^2 + 0,62H_{cp}^{фотогр} + 0,19 \quad R=0,55$$

$$\varphi = -0,015(R_z)^2 + 0,5R_z + 0,08 \quad R=0,59$$

о том, что методом «песчаного пятна» можно производить только качественную оценку текстур покрытий и давать приближенные количественные значения о высотных параметрах макрошероховатости. Более точную и достоверную оценку текстуры покрытия дает обработка профилограмм, в частности R_{max} , характеризующая поверхность с точки зрения процессов сближения двух контактирующих поверхностей – шины и покрытия (рис.1).

Низкий коэффициент корреляции, отражающий сходимость результатов, объясняется тем, что на коэффициент сцепления, помимо высотных, влияют и другие геометрические параметры макрошероховатости, характеризующие, например, форму внедряющегося выступа каменной частицы. Влияющая на процесс разрушения водной пленки форма выступов, как сложная геометрическая фигура, может характеризоваться радиусом и углом при вершине выступов.

Проведенные исследования позволили установить и оценить степень влияния радиуса при вершине выступов (уравнение (7), шага шероховатости (9) и угла при вершине выступов (8), представленного на рис. 2, на коэффициент продольного сцепления.

$$\varphi = -0,01r^2 + 0,09r + 0,16 \quad R=0,76 \quad [7]$$

$$\varphi = -0,01\alpha^2 + 0,15\alpha - 10,02 \quad R=0,77 \quad [8]$$

$$\varphi = -0,04(S_{uu})^2 + 0,79S_{uu} - 3,73 \quad R=0,74 \quad [9]$$

В результате измерений средней глубины впадин макрошероховатости H_{cp} в 2000–2003 гг. тремя способами можно сделать вывод о невозможности оценки средней глубины впадин по правой полосе наката (так как достоверность аппроксимации $H_{cp}^{pr.накат} = f(M)$ составляет $R=0,53$), автором предлагается использовать в качестве рабочей английскую методику определения средней глубины впадин макрошероховатости [11]; при этом $H_{cp}^{ср.арифм.} = f(M)$ имеет $R=0,81$, где (M) – суммарное число приложений расчетной, приведенной согласно [14] транспортной нагрузки.

При этом доработана и сама методика измерения глубины текстуры дорожных покрытий способом «песчаное пятно» (определенны места приложения по ширине проезжей части; оптимальные для полевых испытаний фракция песка – 0,315–0,63 мм и объем навески – 0,25 см³). На основании экспериментальных исследований сцепных свойств и параметров шероховатости одиночных и

двойных поверхностных обработок различных фракций с синхронным и разделным распределением материалов установлено, что наиболее точную и достоверную оценку текстуры покрытия дает обработка профилограмм, в частности R_{max} (коэффициент корреляции с $\phi = 0,82$), характеризующая поверхность с точки зрения процессов сближения двух контактирующих поверхностей – шины и покрытия (рис.1), а также такие, тесно связанные между собой параметры макрошероховатости (согласно исследованиям автора корреляция между ними составляет 0,94) как угол и радиус при вершине выступов, соответственно $R_a=0,77$ и $R_f=0,76$.

Список использованной литературы:

1. Немчинов М.В. Основы теории расчета и оптимизации параметров текстуры поверхности дорожных покрытий. Дисс. док. техн. наук 1987, МАДИ.
2. Христолюбов И.Н. Обеспечение сцепных качеств дорожных покрытий. Дисс. канд. техн. наук М.: Союздорнри 1988. – 240 с.
3. Юсифов Р.Ю. Разработка требований к сцепным качествам покрытий городских дорог и улиц и методов их контроля. Дисс. канд. техн. наук М.: МАДИ 1995. – 156 с.
4. Технические указания по устройству дорожных покрытий с шероховатой поверхностью. ВСН 38-90. М.: Транспорт, 1991. – 47 с.
5. Устройство шероховатой поверхности покрытий автомобильных дорог с применением каменных материалов. М.: Центральный ин-
- ститут нормативных исследований и научно-технической информации «Оргтрансстрой» Министерства транспортного строительства. Обзорная информация. 1977. – 28 с.
6. Методические рекомендации по нормам и контролю коэффициента сцепления и параметров шероховатости дорожных покрытий. М.: Союздорнри 1973. – 25 с.
7. СНиП 3.06.03-85 Автомобильные дороги. Госстрой России. – М.: ГУП ЦПП, 2001. – 112 с.
8. Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог. ВСН 24-88. М.: Транспорт, 1988.
9. Проектирование и строительство автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР. РСН 88. Постановление Госстроя СССР от 28.07.1988.
10. СНиП 2.05.02-85 Автомобильные дороги. Госстрой России. – М.: ГУП ЦПП, 2001. – 55 с.
11. Wright N. Recent developments in surface dressing in the United Kingdom. – TRRL. Supplementary Report, 1979, № 486, p. 1-14.
12. Проектирование и строительство автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР. РСН 88. Постановление Госстроя СССР от 28.07.1988.
13. СНиП 3.06.03-85 Автомобильные дороги. Госстрой России. – М.: ГУП ЦПП, 2001. – 112 с.
14. ОДН 218.046-01 Проектирование нежестких дорожных одежд ФГУП «СоюзДорНИИ» М.: Транспорт. 2001. – 156 с.



Бетоносмесительное оборудование:

- Мобильные бетонные заводы 5 - 25 куб.м/час
- Стационарные бетонные заводы 10 - 300 куб.м/час
- Оборудование для производства пенобетона



Дробильно-сортировочные комплексы с хранения после предпродажной подготовки:

- Мобильные установки от 30 до 150 куб.м/час
- Стационарные комплексы от 30 до 1000 куб.м/час

На все оборудование гарантия 1 год, монтаж, обучение персонала, запуск в эксплуатацию, сервисное обслуживание

ЛИЗИНГ, РАССРОЧКА, ОТСРОЧКА

т.ф: (351) 795-30-85, 726-74-63 www.tdtutc.ru

Уважаемые коллеги!

**Российская Ассоциация подрядных организаций
в дорожном хозяйстве (АСПОР)**
выпустила

еженедельник-планинг на 2007 год
с датами рождения руководителей предприятий
и организаций, ветеранов отрасли,
а также с фотографиями и краткими биографическими
сведениями юбиляров на цветных вкладках

"ДОРОЖНИК-2007"



Принимаются заявки на приобретение
необходимого количества экземпляров.

Тираж ограничен.

Цена экземпляра в обычном переплете - 420 руб.,
в кожаном переплете - 680 руб.

(включая НДС, без почтовых расходов).

Тел. (495) 496-87-67, 496-83-74,

496-91-55, 496-57-22;

тел./факс 496-57-45;

e-mail: aspor@niiat.ru

Дорога будет ровной

Каждый дорожник хочет гордиться результатами труда. И ровность покрытия – один из важнейших показателей качественно выполненной работы. Ровный поперечный профиль после ремонта покрытия не только украшает внешний вид, но и обеспечивает безопасность движения по дороге. Уже при разработке проектно-сметной документации на ремонт покрытия важно знать объемы работ по выравниванию слоев. Для решения этой задачи разработана система автоматизированного измерения поперечной ровности дорожного покрытия. Реализована она в виде передвижной дорожной лаборатории на базе микроавтобуса типа «газель», Ford Transit и т.п. (рис. 1). Лаборатория измеряет поперечную ровность, колейность и профили покрытия со скоростью 20–25 км/час для одной полосы движения. В состав лаборатории входят:

Рейка, позволяющая снимать поперечные профили покрытия через 20 см в продольном направлении с 12–15 ультразвуковыми датчиками (зависит от типа автомобиля), установленными с шагом 25 см.

Гироскоп ГВ-3 для определения поперечного наклона рейки во время опроса ультразвуковых датчиков.

Гироскоп ЦГВ для определения элементов дороги в плане (длин прямых и кривых, величин радиусов и углов поворота).

Блок управления с цифровым преобразователем.

Бензогенератор мощностью 1,5–1,8 кВт.

Блок бесперебойного питания с аккумуляторной батареей на случай отказа бензогенератора.

Персональный компьютер (ноутбук).

Программное обеспечение, входящее в комплект, позволяет определить:

объем материалов выравнивающего слоя для приведения поперечных уклонов существующего покрытия к нормативным

объемы работ по фрезерованию,

местоположение и величину колеи.

Первичная обработка параметров производится микропроцессорами, встроенными в ультразвуковые датчики, обмен управляющей информацией производится посредством последовательного интерфейса. А для увеличения надежности предусмотрен постоянный контроль состояния системы в форме тестов, выполняемых в процессе работы в фоновом режиме. Предусмотрена возможность быстрого доступа ко всем элементам установки, а применение кабельной сети позволяет обеспечить легкий монтаж и демонтаж любого узла для проведения профилактики и ремонта.

Широкое применение алюминиевых и нержавеющих сплавов исключает коррозию элементов несущей балки, а выполнение электронных узлов с применением технологии защиты от воздействия агрессивных компонентов окружающей среды в несколько раз продлевает межремонтный период установки.

Установка предназначена для определения объемов выравнивающего слоя, требуемого для приведения поперечного профиля покрытия в нормативное состояние, а также измерения величины колейности и ее положения на покрытии. Величина объема выравнивающего слоя определяется по 18–30 точкам на поперечнике с продольным шагом 1 м и точностью измерения суммарного объема $\pm 3\%$. Сравните с ручным нивелированием по 5 точкам на поперечнике. Установка определяет наличие колейности покрытия



по полосам движения заданной глубины.

Для обработки измерений установка комплектуется специальным программным обеспечением. Оно позволяет:

производить объединение информации по полосам с расчетом поперечного профиля существующего покрытия с шагом 1 м. При этом бракуются измерения от датчиков, дающих недостоверную информацию. Если датчиков с достоверной информацией недостаточно (в случае системного отказа), то используются только измерения углов крена, как у обычной передвижной дорожной лаборатории;

вводить значения нормативных уклонов, ширины полосы, названия участка дороги, а также местоположение начала и конца участка, по которому необходимо произвести расчеты. Это полезно, когда объем выравнивающего слоя рассчитывается не для всего участка, а лишь для отдельной его части;

рассчитать площадь поперечного сечения выравнивающего слоя и по ней определить его объем. Затем рассчитать суммарный объем выравнивающего слоя для всего участка;

рассчитать среднюю глубину колеи по каждой полосе и на каждом пикете (> 4 мм), оценить процент колейности для всего участка.

Результаты расчетов выводятся на печать в виде ведомости расчета объема выравнивающего слоя с указанием как суммарного объема, так и данных по каждой 10-метровой отметке, содержащих значения измеренных и нормативных уклонов, превышений над существующим покрытием на краях полос, ширины полосы. Также на печать выводится ведомость оценки колейности с указанием процента колейности по участку в целом, а также пикетов, на которых обнаружена колея, и ее средняя глубина на каждом пикете. Программа позволяет просмотреть поперечники на любой отметке и при необходимости вывести их на печать.

В процессе двухлетней эксплуатации установки обследовано около 1500 км дорожного покрытия при температуре от -28 до $+32^\circ\text{C}$ с максимальной протяженностью участка 35 км и максимальным временем непрерывной работы установки 5 ч. Выявлена высокая эффективность установки для оценки состояния автомобильных дорог. С системой автоматизированного измерения поперечной ровности ваша дорога всегда будет ровной.

Андрей Ершов, директор направления строительного оборудования ЗАО «Корпус-Тех, Инк.»



СтройКонсультант – незаменимый инструмент дорожника

Двадцать первый век часто называют веком информационных технологий. А дорожники почти каждый рабочий день ощущают то недостаток нужной информации, то избыток ненужной и невозможность отделить одну часть информации от другой. Мы попросили генерального директора ООО «ИЦ СтройКонсультант» – разработчика информационной системы «СтройКонсультант» версии «Автомобильные дороги» Дмитрия Николаевича Макарова поделиться мнением по вопросам информационного обеспечения дорожно-строительных работ.

– Скажите, Дмитрий Николаевич, как долго вы работаете на рынке информационных технологий?

– «СтройКонсультант» оказывает информационные услуги уже более 10 лет, а начало работ по распространению нормативно-технической документации для дорожного строительства относится к 1993 году. В 1995 году, работая в составе института ВНИИНГПИ, мы уже имели первую в области строительства регулярно обновляемую и удобную в эксплуатации библиографическую базу данных нормативно-технических документов. А после того, как бывший министр строительства России Фурманов привез из Франции компакт-диск с полнотекстовой базой данных французских строительных стандартов, мы «заболели» идеей создания такого же продукта для российских строителей.

Долго искали программистов, способных разработать программу управления базами данных, которая не только бы отображала реквизиты и тексты строительных норм и стандартов, а и показывала часто присущие им графические элементы: формулы, чертежи, схемы, а также имела бы сервисные поисковые средства.

И вот в 1996 году мы разработали продукт, обладающий такими возможностями, – информационную систему «СтройКонсультант». Мы были первыми, кто справился с этой непростой задачей.

За 14 лет работы на рынке информационно-технической информации накопился весомый запас знаний, деловых контактов и обширная библиотека нормативной документации. Наш информационный фонд включает более 30 000 нормативно-технических и нормативных правовых документов, материалов по строительству российского, регионального и международного уровней.

В 1999 году Госстрой России соответствующими письмами рекомендовал информационную систему «СтройКонсультант» для использования в учебных, проектных, строительных организациях и на предприятиях, в лицензионных и сертификационных центрах, в органах надзора в области строительства как информационную систему Госстроя России. Сегодня информационной системе «СтройКонсультант» присвоен сертификат соответствия РОСС RU.СП 11. H00161.

– А почему вы решили создать специализированную версию «Автомобильные дороги»?

– Эта версия наиболее востребована. И, кроме того, три сотрудника нашего в общем-то небольшого коллектива – выпускники МАДИ. Нам близка и понятна эта тематика. Мы разработали такой информационный продукт, который предоставляет специалистам дорожно-строительной отрасли всю нормативно-техническую до-

кументацию, которая необходима им в профессиональной деятельности на двух компакт-дисках.

– Расскажите, пожалуйста, подробнее о версии «Автомобильные дороги».

– Информационная система «СтройКонсультант» версии «Автомобильные дороги» включает более 12 000 документов по инженерным изысканиям, проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и мостовых сооружений.

Основной актив системы – ведомственные нормативные документы, разработанные бывшими Минтрансстрой СССР, Минавтодор РСФСР, а также Минтранс России, ФДС России, Росавтодор, АО «Корпорация «Трансстрой», Федеральное дорожное агентство, институтами ЦНИИС, НИИ транспортного строительства, Гипрорднини, Союздорнии, МАДИ и др. В полном объеме представлены нормативные документы федерального уровня: СНиП, СП, ГОСТ, ГОСТ Р, ГЭСН, ФЕР, ГН, СанПиН, а также нормативно-правовые акты органов государственной власти РФ, технологическая и справочная информация.

Информационная система «СтройКонсультант» позволяет дорожникам осуществлять выборку документов и их сортировку в одном окне; осуществлять поиск документов по типу, номеру, названию документа, по дате утверждения, по слову в названии, по слову в содержании, а также по произвольно сформулированному запросу. Наряду с просмотром текста выбранного документа, его можно вывести на печать.

Работа с информационной системой «СтройКонсультант» очень проста и доступна любому специалисту с начальными навыками владения компьютером. Программное обеспечение информационной системы «СтройКонсультант» использует стандартный интерфейс Windows, что позволяет дорожнику быстро освоить программу и сразу же приступить к работе. Информационное сопровождение системы осуществляется в форме абонентского обслуживания. Содержание информационной системы «СтройКонсультант» обновляется один раз в месяц. Дорожники обновляют систему ежемесячно, ежеквартально или раз в полугодие в зависимости от выбранного ими варианта обслуживания.

Информационная система «СтройКонсультант» версии «Автомобильные дороги» выпускается как в локальном, так и в сетевом исполнении.

– Расскажите, пожалуйста, Дмитрий Николаевич, о развитии информационной системы «СтройКонсультант»?

– В ближайшее время принимается в опытную эксплуатацию информационная система «СтройКонсультант» с принципиально новой программой управления базой данных. Новая разработка делает работу системы еще более простой и удобной, повышает скорость и точность поиска и предоставляет продвинутому пользователю новые функции для работы с документами. Информационная система «СтройКонсультант» – незаменимый инструмент в руках дорожника.

Вел беседу Николай Василенко

Струны чистого звучания

Настоящими профессионалами, такими как Николай Григорьевич Кузьменко, не рождаются. Потребовалось множество самых разных событий, прежде чем мальчишка из Сумской области стал настолько маститым руководителем, что его фамилия крепко-накрепко ассоциируется с названием его предприятия. И даже сейчас, когда он вместе со всей старой гвардией ОАО «Дорстрой» – первой из знаменитых дорожных «Строек» (Управление строительства № 1 в составе Гушосдора Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог), ушел на пенсию, достаточно услышать «Кузьменко» и сразу всплывает в памяти воронежский филиал ДСФ-3.

Начинал Николай Григорьевич Кузьменко свой путь в профессию дорожника с окончания Харьковского автодорожного института. Учился с интересом. Теоретическую базу в институте усвоил хорошо. А практику начал познавать на объектах дорожного строительства во Владимирской области. Самым сложным, как сказал Николай Григорьевич в одном из интервью, было научиться правильному общению с людьми. Без страха, без заискивания, без жесткости.

На всю жизнь запомнилось ему «боевое» крещение на обходе села Борисовского под Суздалем. Хоть и молодой, и неопытный был тогда – всего-то 24 года, а хватило знаний, чтобы заметить, что в земляное полотно бульдозеристы ледяные глыбы для ускорения работы закатали. Приказал переделать. Те на него чуть не с кулаками, мол, и самого зароем, если наряды не закроешь. Угроза была нешуточная, но выстоял Кузьменко. С тех пор молва пошла, что схалтурил при нем ~~не~~возможно, и запугать не получится.

С такой характеристикой, как принципиального и ответственного сотрудника, направили его в Каменск-Шахтинский на должность заместителя главного инженера Управления строительства № 1. Жилье дали в самом центре этого южного города. После прежнего местожительства в квартирке при стареньком и безжалостно коптящем асфальтобетонном заводе, где даже окон нельзя было открыть, семья облегченно вздохнула как в прямом, так и в переносном смысле. Жизнь начала улыбаться.

И вдруг новое неожиданное назначение. Вызвал его тогдашний начальник Управления Виктор Иванович Мартыненко и сказал: «Пора тебе, Кузьменко, на самостоятельную дорогу выходить. Принимай хозяйство в Новой Усмани». У него тогда пол, казалось, из-под ног ушел от такой новости. Не хотелось уезжать из хорошего южного городка с замечательной квартирой в центре. А отказаться в те годы и в той организации, которая по инерции еще помнила времена Гушосдора НКВД, было немыслимо. Это означало поставить крест на дальнейшей карьере.

С другой стороны, приятно было, что именно ему, тридцатилетнему инженеру, доверяют самый крупный дорожно-строительный район Управления строительства № 1. Правда, в те годы предприятие в число лучших не входило, особенно по дисциплине. Вот тогда и пришлось учиться обращению с людьми. Жизненного опыта не хватало. По ночам читал книги по психологии, днем применял теорию на практике. Может и слишком красиво было написано в учебниках, но многое оказалось правдой. В душе каждого человека есть струны чистого звучания и очень важно найти их, делая человека лучше. До каждого стремился дотучаться молодой руководо-

дитель. И его метод убеждения действовал.

Начала налаживаться производственная дисциплина. Потом поползли вверх показатели работ. Сам заинтересованный профессиональным ростом, Кузьменко стремился увлечь этим и своих коллег. Еще в те давние годы, когда только начинали получать широкое распространение асфальтобетонные заводы, когда самой совершенной машиной казался бульдозер Т-100, который таскал и прицепные катки, и прицепные грейдеры, он внедрил в практику проведение занятий по новейшим технологиям, до которых тогда было еще очень далеко.

Но шло время. Дорожно-строительный район в составе Управления строительства закончил строительство автодороги Москва – Воронеж, потом занялся реконструкцией. И те технологии, о которых когда-то только мечтал Кузьменко, не только становились реальностью, но и постепенно устаревали. Их сменяли новые, которые также изучались и применялись. ДСР, превратившийся в ДСФ-3, рос. Появлялась современная техника. Заводы «Тельтотомат», асфальтоукладчики «Блуу-нокс» и «Фегеле» стали привычными для российских дорожников. Они первыми в Управлении стали применять модифицированный битум. Также первыми внедрили они в практику использование в асфальтобетонных смесях доменного шлака Новолипецкого металлургического комбината.

По большому счету, именно ДСФ-3 построило первые участки, достойные называться автомагистралями. Достаточно вспомнить прогремевший на всю Россию обход Хлевного.

В новых условиях Кузьменко по-прежнему не просто руководил, а учился сам и учил коллектив работать по-новому. Благодаря этому предприятию удавалось участвовать и побеждать в самых сложных тендерах. Вслед за обходом Хлевного они построили обход Задонска и приступили к работам на обходе Даньшино. Этот объект сдавали уже без Николая Григорьевича, вышедшего на пенсию. Но, наверное, каждый из членов приемной комиссии по привычке оглядывался в поисках этого человека, чей труд до сих пор воплощает ДСФ-3.

За тридцать пять лет его руководства – ровно половину жизни Николая Григорьевича Кузьменко – это предприятие по численности увеличилось в два раза, и многократно выросло технически. Сейчас началась новая история, в ДСФ-3 пришли новые, талантливые люди. Но старый директор – всегда почетный и желанный гость на этом предприятии. К нему прислушиваются, его советы по-прежнему ценят. И оглядываясь в прошлое, оценивая сделанное за прошедшие годы, любой скажет, что Николаю Григорьевичу Кузьменко есть, чем гордиться.

Все дорожники Черноземья от души поздравляют коллегу с юбилеем и желают ему не терять бодрости духа и крепости тела!





50 лет движения вперед

В декабре нынешнего года ОАО «Иркутскгипродорнii» отмечает юбилей. За 50 лет существования предприятие прошло несколько очень разных этапов. Бурные советские пятилетки, тяжелое время перестройки, падение отрасли и начало нового подъема. Предприятие стало сначала ведущим проектно-изыскательским институтом региона, а позже – мощной многопрофильной компанией с филиалами в Москве, Красноярске, Новосибирске и представительствами в Чите, Благовещенске и Южно-Сахалинске.

Уже много лет компания занимает ведущие позиции по изысканиям и проектированию автомобильных дорог, мостов и объектов промышленно-гражданской инфраструктуры, организации и проведению конкурсных торгов, управлению проектами и инженерному сопровождению строительства. Успешно развиваются и относительно новые направления деятельности – архитектурно-строительное проектирование, строительство жилых и промышленных зданий и сооружений.

Иркутскгипродорнii принимал участие во всех крупных проектах развития транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, во всех крупных дорожных стройках. В свое время им была разработана проектно-сметная документация на строительство притрассовых дорог Байкало-Амурской магистрали. Не без участия института строились автомобильные дороги «Байкал», «Лена», «Колыма». По его же проектам строится автомобильная дорога «Вилюй», соединяющая Иркутскую область и Республику Саха. Визитной карточкой института стала автомобильная дорога «Амур» (Чита – Хабаровск). ОАО «Иркутскгипродорнii» – генеральный проектировщик этой важнейшей для России магистрали, связывающей регионы Дальнего Востока с Сибирью.

Институт работает в Центральных регионах России: в Оренбургской, Рязанской, Нижегородской, Тюменской областях и Чувашии. Именно им были разработаны обоснования инвестиций и проекты участков на автодорогах М-7 «Волга», М-5 «Урал».

ОАО «Иркутскгипродорнii» большое значение придает мостовому проектированию, ставшему одним из основных направлений деятельности. Пожалуй, самый значимый мостовой объект института – переход через реку Ангару в Иркутске. Строительство этого моста уже вошло в завершающую стадию. Кроме того, реализованы проекты мостов на реках Катунь и Кокса в Республике Алтай. В настоящее время ведутся работы по проектированию мостов на острове Сахалин, обходе Красноярска, на автодороге Тюмень – Ханты-Мансийск, на реках Колыма и Алдан; берегоукрепительные сооружения на реке Ока в Республике Бурятия. Кроме того, на счету института – проект восстановления мостов в Красноярском и Хабаровском краях и Республике Хакасия на федеральных автомобильных дорогах М-54 «Енисей» и М-60 «Уссури», финансируемый за счет средств Мирового банка реконструкции и развития и включающий обследование и технический надзор по ремонту шести мостов.

Некогда созданная на базе Иркутскгипрорнини лаборатория по испытанию дорожных материалов выросла в мощный испытательный центр с широким спектром деятельности – от лабораторных испытаний любых материалов, применяемых в дорожном строительстве до полного технологического контроля строительства и ремонта автодорог, аэродромов, мостов и других искусственных сооружений, а также объектов гражданского и промышленного строительства.

Десять лет назад в составе Иркутскгипрорнини появился строительный комплекс «Гипрорострой», который теперь стал практически независимым предприятием, обладающим всем необходимым для строительства любых промышленно-гражданских объектов.

На счету строительного комплекса «Гипрорострой» уже не один десяток объектов: это и административные здания, и социальные объекты регионального значения, и доступное жилье для горожан.

Генеральный директор ОАО «Иркутскгипрорнини» Анатолий Косяков:

– С ликвидацией Дорожных фондов положение дел в отрасли резко ухудшилось. Теперь речь идет даже не о строительстве новых и капитальной реконструкции старых дорог. Сегодня мы и содержать-то все дороги не можем – денег не хватает. А это приводит к разрушению того, что мы имеем. Сегодня это понимают все: от президента страны до рядового жителя. Поток автомобилей растет бешеными темпами, народ ездит по ямам, ухабам, бездорожью и в голос кричит, что нужны нормальные дороги!

Должна появиться какая-то форма целевого финансирования дорожного строительства. Тогда этот острый вопрос будет хоть в какой-то степени решен. Понемногу он и сейчас решается. На содержание федеральных дорог уже стали выделять больше денег. Поток большегрузных машин растет. Это влечет негативное воздействие на дороги, значит, их нужно реконструировать, переводить в другие категории. А

тут нужны совершенно иные средства. Но я верю и надеюсь, что у наших законодателей хватит смелости найти решение этой проблемы.

К сожалению, за последние несколько лет у дорожников в значительной степени устарела техника, стали уходить квалифицированные кадры.

При всем том профессионализм дорожных проектировщиков и строителей постоянно растет, специалисты внедряют новые методики, основанные на современных технологиях.

Поэтому, если ситуация с финансированием и дальше будет улучшаться, мы сможем проектировать и строить по-настоящему высококлассные, качественные дороги.

Историческая справка

Свою деятельность ОАО «Иркутскгипрорнини» ведет с декабря 1956 года. Сначала это было дорожно-проектно-изыскательское отделение Бурят-Монгольской экспедиции Ленинградского

«Гипроротранса» в Иркутске. Основу коллектива составляли сотрудники разных отделений «Гипроротранса» и молодые специалисты из дорожных вузов страны. Привлечение опытных кадров и интеллектуального потенциала молодежи всегда являлось одной из традиций института.

Затем с 1969 года институт стал Иркутским филиалом «Гипроротранса», а с 1993 года преобразовался в открытое акционерное общество «Иркутскгипрорнини» – самостоятельную проектную организацию.

С 1972 года предприятием руководит Анатолий Яковлевич Косяков, почетный дорожник, заслуженный строитель, кавалер ордена «Дружбы народов».

Чем можно гордиться:

Программа совершенствования и развития автомобильных дорог Сибирского федерального округа;

Проект федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск в Читинской и Амурской областях;

Обоснование инвестиций в строительство мостового перехода через реку Ангара в Иркутской области;

Программы развития автомобильных дорог: «Байкал» Новосибирск – Иркутск, «Байкал» Иркутск – Чита, «Лена» Б. Невер – Якутск, «Колыма» Якутск – Магадан, «Амур» Чита – Хабаровск, а также дорога Култук – Монды;

Обоснование инвестиций и разработка pilotных проектов по проекту восстановления автомобильных дорог Сибири и Дальнего Востока в рамках займа Международного банка реконструкции и развития;

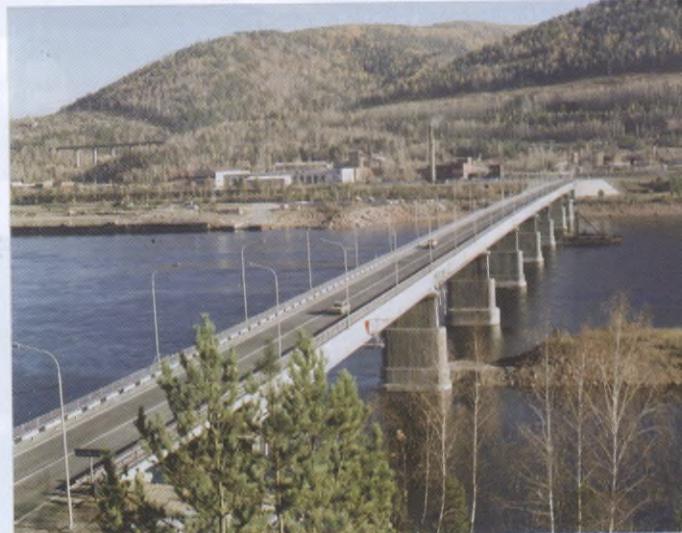
Проектирование объектов для ГКМ «Норильский Никель», АК «Алроса», Sakhalin Energy Investment Company LTD;

Комплексные программы развития автомобильных дорог Иркутской и Омской областей, Красноярского края, республик Хакасия, Бурятия, Тыва, Эвенкийского и Таймырского автономных округов;

Программа строительства реконструкции и развития дорог и улиц города Иркутска на период 2001–2005 гг.;

Разработка тендерной документации на проведение подрядных торгов по строительству мостовых переходов через реки Ангара и Селенга.

Материалы подготовил Антон Баталин



От тайги до Пути Гвоздики

Один из старейших работников дорожной отрасли России Василий Андреевич Гринько встречает уже свой семидесятый день рождения. Половка своей жизни он провел на дорогах. Добрый словом вспоминают его друзья и соратники на Дальнем Востоке, в Башкирии и, конечно, в родной Ростовской области, откуда начался его путь в профессию дорожника.

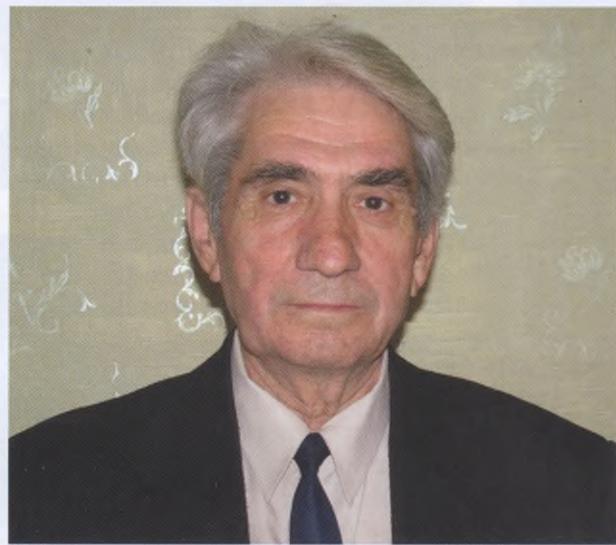
Родился Василий Андреевич в станице Кущевской, неподалеку от Ростова-на-Дону. Окончив школу, он поступил в «бульжную академию» – так учащиеся называли свой старейший, один из первых в России Ростовский-на-Дону автодорожный техникум. В те годы спрос на дипломированных специалистов был очень высок. Их с нетерпением ждали во всех уголках громадного Советского Союза. И после окончания в 1956 году техникума начинающего техника-строителя по распределению направили работать в Дальневосточное управление автомобильных дорог, располагавшееся тогда в городе Уссурийске Приморского края.

Так, с романтики сопок и таежных дебрей на автомобильной дороге Хабаровск – Владивосток началась трудовая биография нынешнего юбиляра. За семь лет работы в Дорожно-строительном районе № 1, база которого находилась в Шмаковке – знаменитом курорте Приморского края, он прошел первые и самые важные ступени профессионального роста от дорожно-мостового мастера до прораба. А затем в июне 1963 года приказом по Дальневосточному управлению автомобильных дорог Василия Андреевича назначили начальником вновь созданного Дорожно-эксплуатационного участка № 214 по эксплуатации и ремонту головного участка автодороги Хабаровск – Владивосток.

Успешно работая начальником ДЭУ-214, в 1972 году, без отрыва от производства Гринько оканчивает Хабаровский политехнический институт и получает специальность инженера путей сообщения. Тогда же его назначают на должность заместителя начальника Хабаровского краевого управления автомобильных дорог, впоследствии ставшего производственным ремонтно-строительным управлением «Хабаровскавтодор».

В этом качестве Василий Андреевич Гринько внес немалый вклад в развитие опорной сети автомобильных дорог Дальневосточного региона. Он принимал участие в реконструкции важнейшей для региона автодороги Хабаровск – Комсомольск-на Амуре, участвовал в развитии автодорожной сети вдоль строящейся Байкало-Амурской магистрали в пределах Хабаровского края.

Накопленный опыт и хорошие организаторские способности пригодились Василию Андреевичу, когда он возглавил и тринацать лет успешно руководил Управлением автодороги Куйбышев – Уфа – Челябинск, впоследствии ставшем Федеральной дирекцией автомагистрали Самара – Уфа – Челябинск. Это единственная автотранспортная артерия России, соединяющая Европейскую и Азиатскую части страны, пролегла по северному ответвлению Великого шелкового пути и в истории была известна как Путь Гвоздики. Ее строительство как автомобильной трассы началось в 1958 году, а закончилось вводом последнего участка от города Аша до города Юрзинец в 1975 году. Но бурный рост автомобильного транспорта настоятельно требовал улучшения параметров дороги, и Василий Андреевич успешно организовывал работу на самых ответственных



и напряженных направлениях.

Так, под его непосредственным руководством была выполнена реконструкция более 60 километров автомагистрали под нормативы первой технической категории на головных участках дороги под Челябинском и Уфой. Большое внимание он уделял развитию производственных баз дорожных организаций, строительству благоустроенного жилья для дорожников.

Своими отменными деловыми качествами, органично сочетавшимися со скромностью, трудолюбием, уживчивостью, бережным отношением к кадрам, он всегда находил взаимопонимание с людьми и пользовался заслуженным уважением как в вышестоящих органах управления дорожной отраслью России, так и в администрациях Самарской, Оренбургской, Челябинской областей, республик Башкортостан и Татарстан, по территориям которых проходит автомагистраль Самара – Уфа – Челябинск.

За свой многолетний вклад в развитие и совершенствование сети автомобильных дорог России Василий Андреевич награжден знаками «Почетный дорожник» и «Почетный работник автотранспорта» Российской Федерации, а также многочисленными Почетными грамотами.

Сейчас Василий Андреевич – пенсионер, ветеран труда. Но и на заслуженном отдыхе он продолжает активно интересоваться всем происходящим в дорожной отрасли, участвует в воспитании подрастающего поколения, возглавляет садоводческое объединение «Дорожник», работает внештатным консультантом ООО «Торговый дом «Кларисса».

С его участием это предприятие внедрило в промышленное производство многих регионов России и Казахстана полимерную битумную мастику ASW-2000-БМ, адгезионную присадку катионного типа БП-КСП и модификатор для производства полимербитумных вяжущих.

Коллеги-дорожники от души поздравляют Василия Андреевича Гринько с юбилеем и желают ему крепкого здоровья, долголетия и большого человеческого счастья!

Дорожник по призванию

Александр Анатольевич Сальников, почетный дорожник России, директор ГУ «Марийскавтодор». О нем с гордостью говорят коллеги: «Настоящий дорожник». 27 лет трудовой деятельности, больше половины жизни Александра Анатольевича Сальникова связаны с дорожным строительством. Совсем скоро ему исполнится пятьдесят.

2 января 1957 г., в Йошкар-Оле, столице Республики Марий Эл, морозным январским утром, после ночной выноги, завалившей все дороги, родился мальчик, которого и назвали Александр. Медсестра, посмотрев в запорошенное окно, вздохнула, — дороги не видно, придется дверь откапывать. Словно, по жизненному требованию, Александр Сальников стал дорожником.

В 1979 году окончил Марийский политехнический институт по специальности автомобильные дороги.

Начал трудовую деятельность мастером, потом проработал Мостостроительного управления. Принимал участие в строительстве мостов в Республике Марий Эл и в Карелии.

В июне 1992 г. А.А. Сальников, без отрыва от производства, оканчивает Марийский политехнический институт по специальности «Экономика и организация строительства».

Правительством Республики Марий Эл А.А. Сальников назначен директором государственного учреждения Республики Марий Эл «Марийскавтодор».

В эти годы Марийскавтодором реконструированы участки автодороги Йошкар-Ола — Уржум 1 и 2 технической категорий, построены

автодороги к многим населенным пунктам республики, вводится в строй крупнейшее транспортное сооружение в республике — сталежелезобетонный мост через реку Ветлуга протяженностью 560 метров, который без преувеличения является гордостью марийских дорожников.

Принимает активное участие в формировании дорожной политики республики.

За активную трудовую деятельность, личный вклад в развитие дорожной сети Республики Марий Эл Александр Анатольевич Сальников удостоен звания «Заслуженный строитель Республики Марий Эл» и награжден Почетной грамотой Республики Марий Эл.

Избирался депутатом Государственного собрания Республики Марий Эл 3 и 4 созывов, является председателем Комитета по бюджету, налогам и финансам Государственного собрания Республики Марий Эл.

За плечами Сальникова огромный опыт работы в дорожной отрасли. Он полон сил, энергии и планов на будущее. Кстати, его будущее, а именно старшая дочь уже работает вместе с отцом, младшая пока учится в Москве, неучей в семье Сальниковых не жалуют.

В день юбилея коллеги, друзья и родственники Александра Анатольевича от всей души поздравляют юбиляра-дорожника по призванию и желают ему крепкого здоровья, долгих лет жизни, светлого семейного счастья и исполнения всех желаний.



Mobile Asphalt Plants

НОТ MIX

АБЗ
РЕМИКСЕРЫ
УСТАНОВКИ ДЛЯ
ОЧИСТКИ
ЗАГРЯЗНЕННЫХ
ГРУНТОВ

**ROAD
MIX**
Remixer

Звоните или пишите по-русски:
8-10-358-40-5125954 моб,
8-10-358-19-782876 факс
kyosti.laitinen@kalottikone.fi

Kalottikone Ltd, Ahjotie 21-23
96300 Rovaniemi, FINLAND
+358 16 2114 600
+358 16 2114 620 fax



WWW.KALOTTIKONE.FI

KALOTTIKONE LTD



СОЛОВЕЦКИЙ МОНАСТЫРЬ

Соловецкий архипелаг невелик. Он расположен в северной части Онежской губы Белого моря. Из множества мелких островов выделяются шесть сравнительно крупных, среди которых наиболее известен Большой Соловецкий: 25 километров в длину и 16 – в ширину.

Соловки – земля необыкновенная. Разве неудивительно, что недалеко от Полярного круга, среди холодного Северного моря, там, где и существовать-то трудно, на протяжении четырех тысячелетий создавались удивительные памятники культуры?

Все поражает здесь: и загадочные неолитические сооружения II–I тысячелетий до нашей эры, и оригинальные технические постройки, и неповторимая красота пейзажа. Однако главную славу островам принес обосновавшийся на их берегах с XV столетия знаменитый Соловецкий монастырь. Основная его особенность заключалась в том, что он был единственным на Руси монастырем, отделенным от материка десятками километров «морской пучины». И чем труднее было соловчанам на неприветливых северных широтах, тем с большим упорством они утверждались на них. За шесть столетий здесь разрослась обширная инфраструктура: скиты, промыслы, сенокосы, причалы, гавани, дамбы, каналы и т.д.

Важнейшее место в архитектурном комплексе островов несомненно принадлежит сооружениям самого Соловецкого монастыря (Кремля). Их величественный вид, особенно со стороны холодного Белого моря, волнует всех приезжающих на Соловки.

Обходя монастырь, замечаешь странную деталь – на всей его огромной территории растет одно-единственное дерево. Где же остальные, которые во множестве изображены на старинных картинах и гравюрах?

Ситуацию проясняет отец Зосима. Во времена СТОНа (Соловецкая тюрьма особого назначения) для лучшего наблюдения за заключенными один из начальников тюрьмы приказал все деревья







спилить. И только одно, возле своей квартиры, по просьбе жены, оставил... Колокольный звон прерывает размышления о вечном, на-вейные окружающим пейзажем. Это звонарь, послушник Георгий, демонстрирует свое умение. Впервые эти колокола, свезенные с Архангельской области и Карелии, зазвонили 19 августа 1992 года.

...Соловецкий монастырь вступил во вторую половину шестого столетия своей истории. За это время великое множество монастырей, находившихся в более благоприятных условиях, пришли в упадок и исчезли, а Соловки даже после закрытия монастыря сохранились, пусть в недавнем прошлом и в виде мирского посада. И 300, и 200, и 100 лет назад обитель существовала как бы вне обычного течения времени. Все, что в ней делалось и строилось, производилось и созидалось для вечности. Инохи и богомольцы работали для Бога и вполне это осознавали. Своеобразная, удивительная судьба этого уголка России заслуживает особого уважения: она сохранила нам памятники отечественного зодчества, давно уже исчезнувшие в других местах Руси, донесла до наших дней уникальное художественное творчество простых людей. Ведь творцами соловецких памятников были и мастера-профессионалы, и рядовые крестьяне, и ремесленники, а порой и сами руководите-





ли монастыря – игумены. Соловецкая культура проникнута той общей высокой целью, которая веками воспитывалась в народе. Она свидетельствует о трудолюбии людей, о верности христианским добродетелям, любви к Отечеству. Соловки – как один из культурных центров России, средоточие духовности, нравственности, красоты, – многие века служили тем редким примером гармоничной связи культуры с материальным производством. И не случайно в соловецкую святыню столетиями в поисках духовности, истины и чистоты стекались сотни тысяч людей.

...И еще о красоте. Алена Фучаджи, ученица 11-го класса, – победительница конкурса «Соловецкая красавица». Посмотрите на этот снимок повнимательнее, и вы убедитесь, что члены жюри конкурса перед истиной не погрешили.

...В Москве мокрый снег превращается в грязную кашу под ногами, на улицах суета, толчья, озабоченные лица прохожих. А в этом северном уголке снег пронзительно чист, и звенящая тишина, как музыку, разносит вокруг скрип шагов на добрую сотню метров. И все вокруг дышит спокойствием и силой, преодолевающей превратности географии, политики и экономики...

Юрий Пирогов, фото автора



www.roadbuild.ru

ROADBUILD

Дорога в будущее

2007

Международная выставка дорожного строительства и инфраструктуры

International exhibition of road construction and infrastructure

12-15 March
Moscow, Crocus Expo



ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

- Инвестиции в программы дорожного строительства
- Осуществленные проекты и программы
- Технологии строительства дорог, тоннелей, мостов, эстакад, метрополитена
- Техника и оборудование для строительства дорог
- Технологии строительства городских подземных комплексов и городских тоннелей
- Инженерные системы в строительстве дорог и в подземном строительстве
- Геосинтетические материалы
- Архитектура, планирование и реконструкция
- Осветительные приборы и механизмы, освещение дорог в городе
- Ландшафтное строительство
- Инфраструктура, придорожный сервис
- Дорожные знаки и безопасность движения
- Лизинг и страхование
- Природный комплекс, экология
- Геоинформационные системы, картография

12-15 марта
Москва, Крокус Экспо

RUSBUILD

Профессиональные строительные выставки в России

Организатор:



Оргкомитет:

тел.: (495) 956-48-22

факс: (495) 255-70-69

е-mail: roadbuild@m-expo.ru

<http://www.roadbuild.ru>

Официальная поддержка:



Московский совет
предприятий и организаций при
Федеральном агентстве
по промышленности



РОСТЕХНАДЗОР

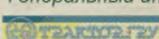


ТА Торгово-промышленная
ассоциация
России



Правительство
Московской области

Генеральный интернет-партнер:



Информационная поддержка:



Мир
ДОРОГ

ИНТЕРНЕТ-ЖУРНАЛ
ROADS.RU
ДОРОГИ
и ТЕХНОЛОГИИ

Дороги
Вологодская областная универсальная научная библиотека

ЭКСКАВАТОР.РУ
ПЕРВЫЙ ЭКСКАВАТОРНЫЙ

**Камень
Бизнес**

М3

Газета
Дорожник

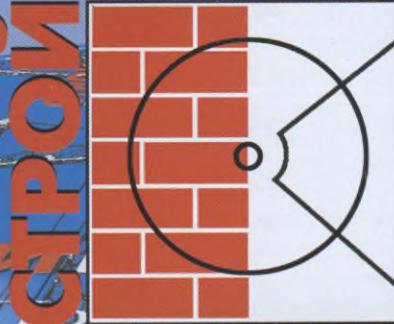
**Дорожная
Газета**

www.booksite.ru

СПРАВОЧНО-ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА

КОНСУЛЬТАНТ

Информационная
Система
СтройКОНСУЛЬТАНТ
удобна при установке
и в использовании,
имеет эффективный
поисковый сервис.



Более 12 000 документов
по инженерным изысканиям,
проектированию,
строительству, ремонту
и содержанию
автомобильных дорог
и мостовых сооружений

Инженерные изыскания для строительства автомобильных дорог
и искусственных сооружений;
Проектирование, строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог;

Проектирование, строительство, ремонт и содержание искусственных
сооружений на автомобильных дорогах;

Контроль качества;

Охрана труда и техника безопасности;

Версия

«АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Тел.: (495) 755 1501
Факс: (495) 779 1296
E-mail: snip_buh@mail.ru

Кстати...

В рейтинге самых опасных дорог
в мире лидируют российские дороги

Популярный западный автомобильный ресурс Autospies.com опубликовал рейтинг самых опасных дорог мира. В тройке лидеров – сразу две полностью или частично российские трассы. В первой строчке рейтинга оказалась единственная федеральная трасса, соединяющая Москву и Якутск и носящая название «Лена». Долгое время самым «титулованным» бездорожьем ссылали «Дорога смерти» (Боливия). Свое название горная трасса, пролегающая по боливийским Андам и соединяющая города Ла-Пас и Коройко, носит с 1995 года с подачи Межамериканского банка развития. Боливийский серпантин тянется на протяжении многих километров, а частые оползни, туманы и ливни парализуют движение транспорта на этом участке.

На третьем месте «пьедестала почета» – Военно-Грузинская дорога – 208-километровая трасса, проходящая через Главный Кавказский хребет и соединяющая Владикавказ (Северная Осетия) и Тбилиси (Грузия). Из-за сильных снегопадов и опасности схода лавин движение на значительной ее части попросту прекращается. На данный момент, по информации департамента автомобильных дорог Грузии, из-за снегопада на участке Гудаури – Ларс движение автотранспорта допускается только с применением противоскользящих цепей.

ГЕОСТРОЙИЗЫСКАНИЯ



ПОСТАВКА ОБОРУДОВАНИЯ, ОБУЧЕНИЕ, СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ, ПРОИЗВОДСТВО ГЕОДЕЗИЧЕСКИХ РАБОТ



геодезическое
оборудование

приборы
неразрушающего
контроля качества
строительства

программное
обеспечение

107023, г. Москва,
ул. М. Семеновская, б
д. 9, строение 6

Т/ф: (495) 101 22 08
(многоканальный)

<http://www.gsi2000.ru>
e-mail: gsi@gsi2000.ru



Модельный ряд фрез холодного резания Dynapac включает высокопроизводительные машины для широкополосного фрезерования, машины среднего класса и компактные малогабаритные модели, хорошо подходящие для удаления остатков снимаемого слоя и выемки островков вокруг люков:

- PL2000LS/ PL2000S/ PL2100 – ширина фрезерования 2010/2100 мм при глубине резания до 320 мм;
- PL1000RS – ширина фрезерования 1000 мм при глубине резания до 250 мм;
- PL600/30S – ширина фрезерования 600 мм при глубине резания до 300 мм;
- PL500S – ширина фрезерования 500 мм при глубине резания до 200 мм;
- PL350S – ширина фрезерования 350 мм при глубине резания до 100 мм.

Характерным для всех моделей дорожных фрез Dynapac является высокая производительность, хорошая маневренность, простота в эксплуатации и удобство в обслуживании. Но у каждой модели, конечно, есть свои особенности, свои интересные и важные для пользователя технические решения. Посетите наш сайт www.dynapac.com или ближайшее к вам представительство Dynapac, ознакомьтесь с деталями и, возможно, вы поймете, что фреза Dynapac это то, что вам действительно нужно!

The best on top



**Хорошие материалы,
хорошая голова,
хорошие руки...
Что еще нужно, чтобы
построить хорошую дорогу?**

хорошая техника



DYNAPAC

Динапак СНГ, Санкт-Петербург, 193079, Октябрьская наб.104/14; Тел. +812 336 94 00, Факс +812 336 94 01

Динапак РУС ЦО, Москва, 109052, ул. Нижегородская 33; Тел. +495 742 78 95, Факс +495 742 78 96

Динапак Урал, Екатеринбург, 620039, ул. 22-го Партизанского 2; Тел. +343 217 81 92, Факс +343 217 81 91

e-mail: dynapac@mail.ru; www.dynapac.com