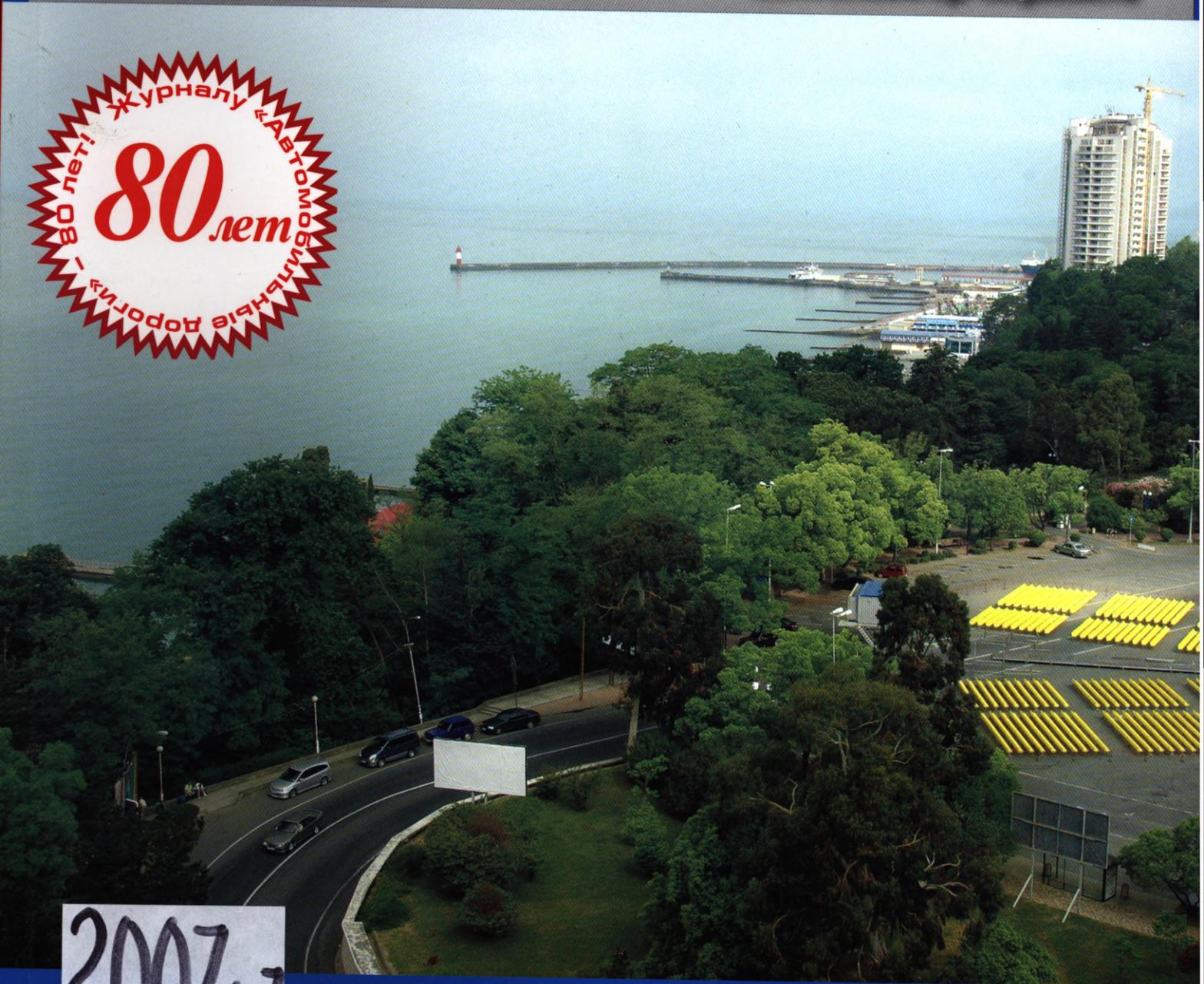


АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

№ 7 (908) июль 2007

www.avtodorogi-magazine.ru



2007, 7

Тема номера:

Техника и технологии укладки и уплотнения

2007, 7

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

УПЛОТНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА



ТАНДЕМНЫЕ ВИБРАЦИОННЫЕ КАТКИ
ГРУНТОВЫЕ ВИБРАЦИОННЫЕ КАТКИ
ПНЕВМОШИННЫЕ КАТКИ
РУЧНОЕ УПЛОТНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

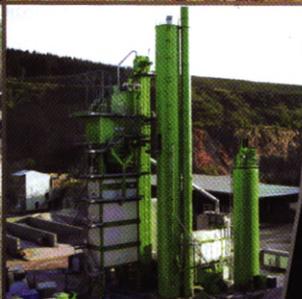
ЛОНМАДИ

www.lonmadi.ru

МОСКВА Тел/Факс: (495) 916 60 90 / 916 60 91
м. Калужская Тел/Факс: (495) 641 38 41 / 641 38 40
АСТРАХАНЬ Тел/Факс: (8512) 30 17 99 / 30 17 99
С.-ПЕТЕРБУРГ Тел/Факс: (812) 777 00 70 / 777 00 60
Н.НОВГОРОД Тел/Факс: (8312) 577 602
КАЗАНЬ Тел/Факс: (843) 526 55 83
ПЕРМЬ Тел/Факс: (342) 255 35 95 / 252 35 02
ОРЕНБУРГ Тел/Факс: (3532) 99 41 31 / 99 41 30
КРАСНОДАР Тел: (918) 499 31 30
РОСТОВ-НА-ДОНУ Тел/Факс: (863) 271 50 50 / 271 55 00
БЕЛГОРОД Тел/Факс: (4722) 375 549 / 519 642

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ



ООО «Виртген-Интернациональ-Сервис»

129343, Москва, ул. Уржумская, 4,

Тел. (495) 221-7126. Факс (495) 221-7127.

E-mail: kom.info@wirtgen.ru www.wirtgen.ru

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru



Итак, с 1 января 2008 года в Москве будет увеличен транспортный налог. Впрочем, это не коснется тех, кто по-прежнему предпочитает поддерживать российского производителя, то есть счастливых обладателей «Лад» и «Од» — автомобилей, мощность которых не превышает 100 лошадиных сил. Вообще, логика наших законодателей вызывает недоумение: общеизвестно, что мощные иномарки значительно более экологичны и гораздо менее вредны для дорожного покрытия отечественных магистралей. Притом, они надежны и относительно без-

опасны для владельцев. Но это, как выясняется, не имеет никакого значения с точки зрения власти предрешающих. Может быть, потому, что обложить дополнительным налогом население гораздо проще, чем развивать, например, производство тех же «Лад» и «Од», совершенствуя их устройство?

В соответствии с новым законом, владельцы автомобилей от 100 до 150 л. с. ежегодно будут платить вместо нынешних 20 руб. — 30 руб. за 1 л. с., свыше 150 л. с. и до 200 л. с. вместо 30 руб. — 45 руб. Обладателям машин мощностью 200—250 л. с. придется выложить 75 руб. вместо 50 руб. нынешних. И совсем лихо придется хозяевам авто мощностью свыше 250 л. с. — для них ставка за «лошадку» поднимется со 100 до 150 руб. То есть годовой транспортный налог составит как минимум 1,5 тыс. долл.

Аргументируют подобную налоговую дискриминацию просто: дескать, хватило денег на дорогую иномарку, хватит и на сопутствующие расходы. Другими словами, если так пойдет дальше, автомобиль из средства передвижения вновь превратится в роскошь. Можно заподозрить, правда, что это и есть истинная цель московских чиновников, поскольку тогда не нужно будет решать транспортные проблемы города, превратившиеся уже в гордиев узел.

С этой точки зрения легко объяснить и повышение налоговой ставки — ведь в столице ведется активное дорожное строительство, а пользовательский карман практически неиссякаем. Тем более что все происходящее полностью соответствует основному принципу финансирования дорожной сети страны, который гласит: «Платит пользователь».

В свою очередь, глава Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин уверен, что эта мера вызовет неоднозначную реакцию, но самое главное — она не решит ни одной накопившейся в столице транспортной проблемы. «Кроме того, я против привязывания налога к мощности двигателя, поскольку детища отечественного автопрома представляют гораздо большую угрозу и для дорожного полотна, и для самих владельцев, — считает В. Похмелкин. — Если бы московские власти по примеру Германии стимулировали эксплуатацию малолитражных машин, это было бы логично, но этого нет». По его мнению, более справедливой является система, по которой сумма транспортного налога включалась бы в цену на бензин: кто больше ездит и у кого больше бак, тот и платит больше. В этом случае упомянутый принцип действительно соблюдался бы и был справедливым.

Утешением московским автовладельцам может служить лишь тот факт, что в регионах еще хуже. Так, в период с 2008 по 2010 годы в Петербурге планируется повысить транспортный налог на малолитражные автомобили в общей сложности на 6 рублей. Соответствующий законопроект был поддержан на заседании бюджетно-финансового комитета питерского Законодательного собрания. В 2008 году налог на автомобили с мощностью двигателя до 100 л. с. поднимется с 18 руб. до 20 руб., в 2009-м — до 22 руб., в 2010-м — до 24 руб. При этом максимальная ставка этого вида налога по федеральному законодательству составляет 25 руб.

Наталья Алхимова

Дорогие читатели! Напоминаем Вам, что интернет-портал нашего журнала располагается по адресу:
www.avtodorogi-magazine.ru



Журнал зарегистрирован
 в Комитете по печати РФ.
 Свидетельство о регистрации
 № 014213
 Издаётся с 1927 года.
 В 1977 году награжден
 орденом «Знак Почета»

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

7 (908) /2007

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	Алексей НИКИТУШКИН
Редакторы	Евгений ЕРХОВ Николай ПРОКАЗОВ Сергей РЯБОВ (495) 748-36-84 Юрий ПИРОГОВ
Фото	
Дизайн и компьютерная верстка	Станислав ШЕСТЕРНИН
Компьютерный набор	Яна ПОПОВА
Корректор	Наталья ФИЛИППЕНКО
Отдел рекламы	Николай КУШНИРЕНКО (495) 316-48-69 8-916-459-59-43 (моб.) E-mail: 4595943@gmail.com

Издательство «Дороги»
 Генеральный директор
 Юлия Евдокимова
 Директор по региональным проектам
 Рафик Барсеян
 Служба распространения и подписки
 Алексей Киселев
 (руководитель)
 avtoroad@list.ru
 Валентина Никушкина
 (менеджер)
 idsales@hotmail.ru
 (495) 748-3684
 Коммерческая служба
 Михаил Поляков
 (495) 748-36-84
 Адрес издательства: 107023,
 Москва, ул. Электровзаводская, д. 24
 Тел./факс: (495) 748-36-84; 963-22-14
 E-mail: goldasn@hotmail.ru
 goldasn@mail.ru
 www.transportrussia.ru

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 «Стратим-ПКП»
 © Издательство «Дороги», 2007



**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, vetoad@mail.ru

БИТУМ

**НЕФТЯНОЙ
ДОРОЖНЫЙ**

**МАРОК 60/90
90/130, 100/130**

**ОТЛАЖЕННАЯ
СИСТЕМА
ПОСТАВОК**

**ОПТИМАЛЬНЫЕ
УСЛОВИЯ
ОПЛАТЫ**

ЗАО «Агротехсервис Инвест»
Московская обл., г. Люберцы, Октябрьский пр-т, д. 10, корп. 1.
Тел./факс: (495) 961-0013, 544-1424, 544-1425
e-mail: akshid@cnt.ru

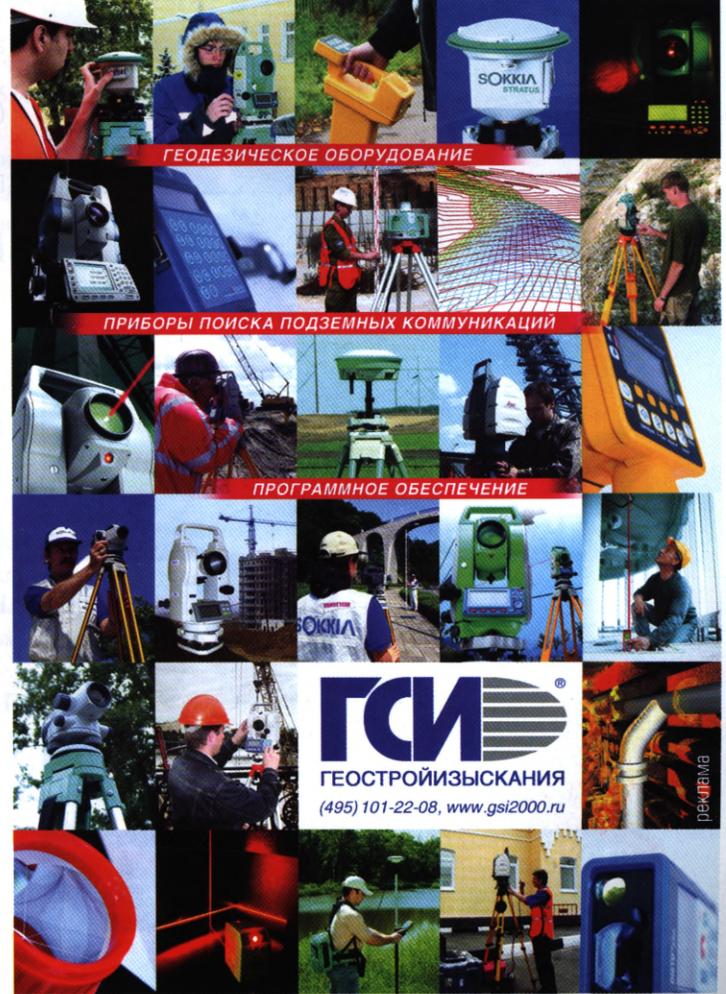
реклама



**«Геоспан» - система геосинтетиков
для строительства дорог**

Группа компаний
ГЕКСА
www.geospan.ru

реклама



ГЕОДЕЗИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ПРИБОРЫ ПОИСКА ПОДЗЕМНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

ГСМ
ГЕОСТРОЙИЗЫСКАНИЯ
(495) 101-22-08, www.gsi2000.ru

реклама



С.9



С.48



С.61



С.102



С.108

СОДЕРЖАНИЕ:

ДЕЛОВОЙ КУРЬЕР 5

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

Программы будут доработаны 9

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

На острие прогресса..... 13

КОНФЕРЕНЦИИ

Главная «транспортная площадка» страны..... 17

ЖУРНАЛИСТСКОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

Бетон бетону рознь 26

В ОБЪЕКТИВЕ – РЕГИОН

Упрдору «Кубань» – 70 лет! 29

МАГИСТРАЛЬ

Уралуправтодор..... 61

ТЕМА НОМЕРА

Деформации откосов земляного полотна
автомобильных дорог 86

Техника и технология строительства слоев
асфальтобетонного покрытия 91

Caterpillar для дорог новой России 96

Познакомьтесь с новыми асфальтоукладчиками MARINI..... 97

АВТОПЕРЕВОЗКИ

Как устранить «пробки» на госгранице?..... 98

Транспортный диалог 105

ЮБИЛЕИ

Славный путь..... 107

Дорожник по призванию 108

Его путеводная звезда 111

Точка зрения редакции и авторов публикаций может не совпадать. Редакция не несет ответственность за сведения в рекламных материалах.
Фото на обложке Юрия Пирогова



www.line-rk.ru

**ЭМАЛИ: акриловые,
эпоксидные**

РАЗБАВИТЕЛИ, СТЕКЛОШАРИКИ

Автодорогу «Верхняя Бирюса – Ибрюль» сдадут в эксплуатацию до конца года

В 2007 году будет завершено строительство дороги, соединяющей трассы М-53 и М-54. Об этом 25 июня на совещании по строительству и ремонту дорог под руководством губернатора Александра Хлопонина сообщил руководитель агентства промышленности, энергетики и транспорта Денис Пашков.

Автомобильная дорога «Верхняя Бирюса – Ибрюль», соединяющая федеральные трассы М-53 «Байкал» и М-54 «Енисей», призвана сократить время в пути транзитных автомобилей, движущихся с запада на юг. «Транзитный транспорт в настоящее время вынужден следовать через Красноярск, а эта дорога позволит разгрузить отдельные городские улицы и участки федеральных дорог «Верхняя Бирюса – Красноярск» и «Красноярск – Ибрюль».

Финансирование этого объекта в 2007 году составит 272 млн рублей, из них 37,3 млн за счет краевого бюджета, а 234 млн рублей за счет федерального бюджета. Протяженность дороги составит 17 км.

В 2007 г. в Ростовской области начнется строительство двух мостовых переходов через реку Дон

В 2007 г. в Ростове и Верхнедонском р-не Ростовской области начнется строительство двух мостовых переходов через р. Дон общей стоимостью 9,174 млрд рублей. Об этом сегодня на пресс-конференции сообщил министр автомобильных дорог, транспорта и связи РО Дживан Вартамян.

По его словам, первый мостовой переход через р. Дон стоимостью 8,6 млрд рублей будет построен в Ростове в створе ул. Сиверса на маршруте, соединяющем Ростов, Батайск, Азов и Новороссийск.

«Протяженность автомобильного моста составит 460 м, а всего мостового перехода, включая подъезды к нему, – 8,1 км. Дорога имеет первую техническую категорию. Ширина проезжей части – от 15 до 30 м», – рассказал Дживан Вартамян, добавив, что в рамках проекта запланированы также 5 транспортных развязок на разных уровнях и 10 различных мостов, путепроводов и эстакад.

Министр сообщил, что в настоящее время завершена экспертиза проекта. «Строительство начнется в четвертом квартале 2007 г. На начало работ из бюджета области выделено 350 млн руб.», – добавил он.

По словам Дживана Вартамяна, другой мостовой переход через р. Дон протяженностью 3,6 км при длине моста 380,2 м и стоимостью 574 млн руб. будет построен в станице Казанской Верхнедонского района.

«Уверен, что в 2007 г. мы начнем строительство, а в 2009 г. закончим его», – заявил Дживан Вартамян. Он сообщил, что в рамках проекта предусмотрено строительство путепровода, двух эстакад, моста через р. Дон и кольцевой одноуровневой транспортной развязки. По словам министра, Казанская – единственный районный центр Ростовской области, который не был связан с областным центром постоянной дорогой. «Сейчас там действует понтонная переправа, приобретенная лет 20 назад. Содержание ее – не так дешево», – подчеркнул он.

«Благодаря переходу будет обеспечена надежная связь центральной части Ростовской области с левобережьем Верхнедонского района», – добавил Вартамян.

Деньги ЮКОСа пойдут на дорожные работы

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал принять в первом чтении поправки в закон «О федеральном бюджете на 2007 год». Напомним, что президент Владимир Путин предложил направить дополнительные бюджетные доходы, полученные от погашения налоговой задолженности компании ЮКОС, в госкорпорацию нанотехнологий и в ЖКХ.

Комментируя документ, первый заместитель председателя Госдумы РФ Олег Морозов сказал: «Из дополнительных средств, поступающих в счет погашения задолженности нефтяной компании ЮКОС перед бюджетом в размере 45 млрд рублей, 30 млрд предлагается направить на восстановление и развитие кровеносной системы российской экономики – эффективной транспортной системы – на ремонт дорог и улиц в городах, строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования и федерального значения в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы «Модернизация транспортной системы России».

"ДОРОГА СТАНЕТ ПОНЯТНОЙ"



**ЭМАЛЬ
"ЛИНИЯ-КЛАСС"
АС-5307**



РУССКИЕ КРАСКИ®
www.ruskraski.ru

тел. (4852) 49-27-34
49-26-12, 49-29-61/77/79
e-mail: info@ruskraski.ru



В МАЕ 2007 г. в г. РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ПРОШЕЛ КОНКУРС «МОЛОДЫЕ УЧЕНЫЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ 2007 ГОДА» под председательством министра транспорта РФ И.Е. Левитина. Одним из победителей конкурса стал Агеев Виталий

Сергеевич — аспирант Московского автомобильно-дорожного института (Государственного технического университета).

Представленная на конкурс работа по теме «Оценка влияния конструктивных решений на трещиностойкость асфальтобетонных слоев усиления цементобетонных покрытий автомобильных дорог» выполнена на кафедре «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ (ГТУ) под руководством проректора МАДИ (ГТУ), доктора технических наук, профессора Виктора Васильевича Ушакова.

Высокие результаты были достигнуты благодаря разработке и обоснованию новых методов ремонта покрытий автомобильных дорог. Научные исследования были внедрены в производство и получили одобрение специалистов-дорожников.

7 июня 2007 г. в Министерстве транспорта РФ состоялась церемония награждения, приуроченная к празднику «День России». Министр транспорта РФ Игорь Евгеньевич Левитин вручил награду и ценный подарок победителю, тепло поздравил и пожелал дальнейших творческих успехов в профессиональной деятельности на благо нашей страны.

Принят в первом чтении законопроект «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности на территории Нижегородской области»

Такое решение было принято на заседании Законодательного собрания (ЗС) Нижегородской области 21 июня. Законопроект подготовлен в соответствии с постановлением ЗС «О принятии закона Нижегородской области «О признании утратившими силу п. 4 ст. 17 и ст. 19 закона Нижегородской области «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности на территории Нижегородской области» в целях приведения законодательства области в соответствие с федеральным законодательством.

Этот закон определяет правовые и экономические основы развития и сохранения автомобильных дорог региона. В частности, проект закона устанавливает классификацию дорог в области, обязанности и права владельцев дорог, организаций, осуществляющих дорожную деятельность, автомобилистов. Документом регламентируются правила пользования дорогами, требования к их обустройству, устанавливаются единые правила их учета и индексации и т.д. Этот проект закона подготовлен в соответствии с требованиями федерального законодательства.

За три года планируется капитально отремонтировать более 100 км федеральной трассы «Вятка» на территории Коми

Так, в 2008 году планируется капитально отремонтировать 36 км дороги, потратив на это 578,7 млн руб., в 2009 году — 47 км (755,5 млн), в 2010 году — 31 км (495,1 млн). Всего за эти три года планируется устранить «недоремонт» 184 из 284 км республиканского участка «Вятки», «накопившиеся» за прошлые годы. Суммы пока ориентировочные.

Вопрос по «Вятке» поднимался на заседании Государственного совета Коми. Депутаты приняли обращение к российскому правительству, Министерству транспорта с просьбой привести дорогу в нормальное состояние. Кроме того, Госсовет окончательно определился со своей позиции по этой дороге. По словам спикера парламента Марины Истиховской, целесообразнее оставить трассу в федеральном подчинении, чем возвращать ее республике и за счет региона ее ремонтировать.

Первая платная трасса

Ростовская область к 2009 году планирует подготовить проект строительства первой платной автодороги Ростов-на-Дону — Азов стоимостью 4,8 млн руб, сообщает информационное агентство «Интерфакс-Юг» со ссылкой на заместителя главы администрации, министра автомобильных дорог, транспорта и связи Ростовской области Дживана Вартапяна, произнесенные на пресс-конференции. «Если мы в течение 2007–2008 года проект этот сделаем, то строительство начнет уже в 2009 году», — сказал Д. Вартапян. Он пояснил, что дорога свяжет Ростовскую область и Краснодарский край и даст выход к Черному морю, отметив при этом, что общая протяженность четырехполосной дороги составит 23 километра. Д. Вартапян особо подчеркнул, что у этой дороги будет бесплатная альтернатива — уже существующая трасса. «Краснодарский край также заинтересован в этой автодороге. Она входит в концепцию развития сети автодорог. Федерация будет реконструировать автодорогу Мариуполь — Таганрог — это обход Черного и Азовского морей», — сказал заместитель губернатора.

**ПОДПИСКА-2007
ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»**

в любом отделении связи

ИНДЕКС ПО КАТАЛОГУ РОСПЕЧАТИ

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

для предприятий

70004

32766

72883

для индивидуальных подписчиков

88759

35644

**ИНДЕКС ПО ОБЪЕДИНЕННОМУ КАТАЛОГУ
«РОССИЙСКИЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ»**

84661

84658

Подписка в редакции с любого номера

Телефон/факс: (495) 963 2214; 748 3684

Строители дорог устроили автопробег на внедорожниках

23 июня 2007 года в спортивно-развлекательном комплексе «Уральской студии приключений» «UB2», расположенном в поселке Кашино (Сысертский район), прошла акция «Автострада-Трофи. Экстремальный автопробег». Организатором мероприятия выступила Корпорация «Автострада» – крупнейший российский оператор рынка материалов для строительства дорог. Специально для этой акции партнер автопробега – компания «Автоленд» – предоставила несколько внедорожников «Land Rover».

Целью акции было привлечение внимания к состоянию автомобильных дорог России. Участники автопробега разделились на четыре команды и, преодолев нелегкий маршрут, испытали все «прелести» российского бездорожья. Руководители предприятий-поставщиков и производителей материалов для строительства дорог давно пришли к выводу, что для эффективного решения проблемы дорожного строительства следует объединить свои силы и действовать сообща. Несомненно, «Экстремальный автопробег» стал отличным поводом, чтобы собраться вместе и обсудить в неформальной обстановке насущные проблемы всех этапов дорожного строительства и производства качественных материалов для данной отрасли.

Его участники объединились под лозунгом: «Удар по бездорожью – выбор сильных духом!». Производители и поставщики материалов для строительства дорог в ходе конкурсной программы прошли проверку на умение преодолевать препятствия, находить выход из сложных ситуаций и побеждать независимо от обстоятельств. Неформальная обстановка и совместные испытания в полевых условиях сделали представителей дорожно-строительной отрасли ближе и понятнее друг другу; в результате чего был сделан шаг к глобальной консолидации сил в борьбе с отечественным бездорожьем, что приведет к росту качества и количества поставок нерудных материалов для нужд дорожно-строительной отрасли.

По итогам проверки глава администрации привлечен к ответственности

По итогам проверки глава администрации Вершино-Тейского поселкового совета привлечен к административной ответственности. Дороги в его населенном пункте самые плохие в Хакасии.

Минтранс Хакасии закончил обследование автобусных маршрутов, чтобы оценить соответствие состояния, уровня содержания автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов требованиям безопасности дорожного движения. В комиссию, кроме представителей Минтранса, входили представители УГИБДД МВД по РХ, УГАДН по РХ, ГУП РХ «Автоколонна № 2038».

По результатам проверки за ненадлежащее содержание улично-дорожной сети поселка Вершина Теи к административной ответственности привлечен глава администрации Вершино-Тейского поссовета, сообщает пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства Хакасии.

Москва, 19 сентября 2007 года, отель «Ренессанс»



специализированная конференция
**Дорожное
строительство-2007**

ОРГАНИЗАТОР:



Аналитическое агентство RCC Group, организатор Московского международного химического саммита, Российского конгресса переработчиков пластмасс и ряда специализированных отраслевых конференций.

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



Компания «М-ЭКСПО», организатор серии выставок RoadBuild /DOROGA/, в частности выставки RoadBuild-2007, RoadBuild-2008.

**Отель «Ренессанс»,
зал «Москва»**

реклама

Тематический план

- Крупномасштабные проекты дорожного строительства на территории РФ и программа развития до 2015 года.
- Опыт Москвы и Санкт-Петербурга в проектировании дорог, инновационные решения.
- Современные технологии, новые материалы в дорожном строительстве и их применение.
- Российский рынок геосинтетических материалов и асфальто-бетонных смесей.
- Техника и оборудование для строительства дорог. Инженерные системы.

115008, г. Москва, ул. Угрешская, д. 14 к. 2.
Телефон/факс (495) 786-25-18, горячая линия 8-926-202-78-05,
e-mail: doroga@rccgroup.ru www.rccgroup.ru/doroga

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНСОРЫ:



Уважаемые читатели!

К 80-летию журнала «Автомобильные дороги» редакция проводит конкурс на лучшее предложение темы для обсуждения на страницах журнала по четырем номинациям:

- Дорожники на страницах журнала: их дела и проблемы.
- Престиж профессии – на чем он основан:
на растущих объемах работ или на отношении к делу дорожника?
- Что не достает вам, как читателям, на страницах журнала:
информатики, развлекательности (досуга) или разговора о проблемах и их решениях?
- Дорожная наука на страницах журнала.

Условия конкурса:

В конкурсе могут принимать участие лица любого возраста без ограничения, работающие или работавшие в автодорожной отрасли, студенты и преподаватели отраслевых учебных заведений. Предложения в письменной форме могут быть направлены в журнал «Автомобильные дороги» по электронному адресу: vetoad@mail.ru, по факсу: 748-36-84 и по почте: 107023, Москва, ул. Электрозаводская, д. 24 с пометкой «На конкурс к 80-летию журнала «АД».

Предложения принимаются до 1 ноября 2007 года.

В развернутом плане предлагаемой темы необходимо указать, на какие вопросы вы хотели бы получить ответы.

В течение года по наиболее интересным темам журнал будет публиковать материалы.

В конце 2007 года будут подведены итоги и определены победители в каждой номинации.

Результаты будут опубликованы в декабрьском номере журнала.

Наградой победителям станет бесплатная подписка на журнал «Автомобильные дороги» с января 2008 года.

За I место – подписка на 12 месяцев

За II место – подписка на 6 месяцев

За III место – подписка на 3 месяца

Совместное финансирование из краевого и федерального бюджетов будет выделено на три «дорожных» объекта Красноярского края

Об этом на совещании под председательством губернатора Александра Хлопонина по ремонту и строительству автомобильных дорог края заявил руководитель агентства промышленности и транспорта администрации края Денис Пашков. В этом году обозначено несколько важных дорожных объектов края, совместно финансируемых из краевого и федерального бюджетов. В частности, автодорога Верхняя Бирюса – Ибрюль, реконструкция которой позволит сократить время пути транзитного транспорта и разгрузить магистраль. Также строительство обхода Красноярска, необходимое для сообщения автодорожного коридора Сибирь – Дальний Восток. Третьим объектом совместного финансирования является автодорожный мост через реку Кан в Канске, который в настоящее время закрыт и находится в аварийном состоянии. Кроме того, несколько объектов краевого значения будут финансировать в полном объеме за счет средств краевого бюджета. Среди них строительство автодороги Мотыгино – Первомайск – Кулакова Стрелка, дорога Красноярск – Енисейск и южный обход вокруг Лесосибирска. «В первую очередь мы должны обеспечить безопасность дорожной сети края, – заявил Денис Пашков. – Поэтому необходимо принять соответствующую программу, которая позволила бы контролировать реализацию всех запланированных проектов по ремонту и строительству дорог». Александр Хлопонин отметил также, что необходимо проработать вопрос о платности дорог.

Состоялось заседание на тему «Перспективы развития дорожного хозяйства Красноярского края до 2010 года»

Депутат Законодательного собрания, начальник КГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю Сергей Зяблов отметил, что в настоящее время сеть автомобильных дорог в крае составляет около 20 тыс. километров. Финансовое обеспечение мероприятий по содержанию дорог находится на уровне 51% от нормативной потребности.

Первый заместитель председателя Законодательного собрания, председатель комитета по бюджету и налоговой политике Валерий Семёнов сказал, что в целом краевые дороги соответствуют среднероссийскому уровню, однако это не означает, что власти края удовлетворены их качеством. «В связи с этим, – отметил он, – в предстоящей корректировке краевого бюджета на дорожное хозяйство края предусматривается дополнительное выделение около 1,5 млрд рублей».

Средства на развитие и совершенствование сети автомобильных дорог Вологодской области

На сессии Законодательного собрания были внесены изменения и дополнения в программу «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения Вологодской области». Так, общие расходы на реализацию программы на 2007 год составили 1 миллиард 164 миллиона рублей, сюда входит содержание, ремонт и строительство автомобильных дорог и искусственных сооружений. Отметим, что средства, предусмотренные областным бюджетом на 2007 год в объеме 33 млн 363,6 тысяч рублей на строительство лесных дорог, в областную целевую программу не включены. Это объясняется тем, что данные средства предусматриваются проектом областной комплексной программы по стабилизации социально-экономического положения жителей лесных поселков области. Добавим, что всего на финансирование программы с 2006 по 2010 годы предусмотрено за счет областного бюджета 12489,1 миллион рублей.



Программы будут доработаны

На состоявшемся 14 июня заседании Правительства Российской Федерации состоялось бурное обсуждение предложенных Министерством транспорта РФ мер, направленных на развитие сети автомобильных дорог в нашей стране, включая совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства.

«**О**т состояния дорожной сети напрямую зависит конкурентоспособность отечественного производства, — подчеркнул выступивший с докладом **министр транспорта РФ Игорь Левитин**. — Доля отечественной продукции, работ и услуг, связанных с автодорожным комплексом составляет в ВВП России 16,7%, а с учетом косвенного макроэкономического эффекта в других отраслях хозяйства — 26,9%». Ключевую роль играют автомобильные дороги в решении социальных задач, в реализации приоритетных национальных проектов. Вместе с тем плотность дорожной сети Российской Федерации в расчете на единицу площади территории и на одного жителя от 2 до 25 раз ниже, чем в странах Европейского сообщества, США и ряде быстро развивающихся стран Азии. Глава Минтранса обратил внимание на то, что протяженность сети автодорог общего пользования прирастает медленно: в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» к 2010 году плотность дорог на 1000 жителей практически останется на уровне 2006 года. В то же время уровень автомобилизации страны вырастет

в 1,5 раза. «Только 37,7% федеральных и 24% территориальных дорог соответствуют нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, — сказал далее Игорь Левитин. — Более 80% протяженности федеральных дорог не соответствуют современным нагрузкам от транспортных средств, которые обычно используются для международных перевозок. Недопустимо велика и аварийность на автомобильных дорогах». В настоящее время по территории нашей страны проходят 34 автодорожных маршрута европейской и азиатской сети международных автомобильных дорог. Однако многополосную проезжую часть имеют лишь 9% из 32 тыс. км их общей протяженности по территории нашей страны. Конкурентоспособность этих маршрутов во многом уступает альтернативным, проходящим по территории других государств. «Это приводит к потере доходов от обслуживания международных транзитных потоков, а также ущербу для интересов национальной безопасности Российской Федерации», — подчеркнул министр транспорта РФ. В Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 26 апреля 2007 года от-

мечено, что «Плохое состояние наших дорог, а порой и само их отсутствие является серьезным тормозом для развития. Ежегодная сумма экономических потерь оценивается более чем в 3 процента ВВП». При этом общая сумма расходов на дорожное хозяйство в Российской Федерации составляла в 2006 году 1% от ВВП. Это существенно ниже, чем в других странах мира: даже в соседних Белоруссии и Монголии доля расходов на дорожное хозяйство в валовом внутреннем продукте выше, чем в Российской Федерации. Для решения проблемы состояния дорожной сети необходимо увеличение объема финансирования дорожного хозяйства не менее чем до 2,5–2,7% от ВВП в год, а с учетом передачи в сеть дорог общего пользования местных дорог – до 4% ВВП в год.

Для решения проблемы состояния дорожной сети необходимо увеличение объема финансирования дорожного хозяйства не менее чем до 2,5–2,7% от ВВП в год, а с учетом передачи в сеть дорог общего пользования местных дорог – до 4% ВВП в год.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. № 1708-р утверждены для финансирования с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации 5 инвестиционных проектов, ответственным исполнителем по которым является Федеральное дорожное агентство, отметил в докладе Игорь Левитин. Вместе с тем реализация перечисленных планов осуществляется крайне медленно. Принятые в последнее время и вступившие в действие после принятия Федерального закона «О федеральном бюджете на 2007 год» поправки в бюджетное, градостроительное, земельное законодательство, законодательство о закупках для государственных нужд привели к необходимости кардинальной переработки документации и существенному замедлению выполнения программ строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Например, в связи с введением в действие с 25 апреля 2007 года, то есть в период проведения конкурсов на подрядные работы, изменений в Федеральный закон № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» приостановлены конкурсные процедуры и начата корректировка конкурсной документации на 59 объектах строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог из 124 строек, предусмотренных в ФАИП. Общий объем финансирования по приостановленным федеральным стройкам на текущий год составляет 13,3 млрд рублей без учета территориальных объектов, финансируемых за счет субсидий. До настоящего времени не открыто финансирование по стройкам, осуществляемым за счет субсидий субъектам Российской Федерации в размере 39,8 млрд рублей. «Это вызвано тем, – пояснил Игорь Левитин, – что в текущем году в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 8 февраля 2007 г. № 146 по объектам, включенным в ФАИП без пообъектной расшифровки, в отличие от предыдущих лет требуется издание отдельного распоряжения Правительства Российской Федерации. До настоящего времени это распоряжение не принято. Министр высказал озабоченность и по поводу другой нерешенной проблемы. В Положении об Инвестиционном фонде

Российской Федерации не прописана возможность финансирования выкупа земель до заключения концессионного соглашения. В связи с этим же даже подготовительные работы по строительству платных дорог с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации не могут быть начаты. Объем финансирования этих объектов на 2007 год в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. № 1708-р предусмотрен в размере 27 млрд рублей.

«Отсутствуют нормативные акты Правительства Российской Федерации, разработка которых Минрегионом России предусмотрена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 марта 2007 г. № 145, – сказал Игорь Левитин. – Это – порядок проверки достоверности определения в проектной документации сметной стоимости объектов капитального строительства, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета (срок представления в Правительство Российской Федерации установлен до 1 мая 2007 г.). Другой нормативный акт – о составе и требованиях к содержанию разделов проектной документации применительно к различным видам объектов капитального строительства, в том числе к линейным объектам, к отдельным этапам строительства, к проектной документации, представляемой на государственную экспертизу (срок представления в Правительство Российской Федерации установлен до 1 июня 2007 г.). В результате Правительство Российской Федерации и Росавтодор не имеет возможности выполнить свои финансовые обязательства в дорожном хозяйстве на сумму около 78 млрд рублей из выделенных 198 млрд рублей. Вопрос хода выполнения федеральных целевых программ в 2007 году потребовал рассмотрения на заседании Правительства Российской Федерации 7 июня. Сейчас в соответствии с принятыми на заседании поручениями ведется работа по ликвидации отставания. 9 июня принято постановление Правительства Российской Федерации № 358 об утверждении правил распределения субсидий субъектам Российской Федерации на строительство и модернизацию автомобильных дорог, включая дороги в поселениях, что дает возможность заключить соглашения с администрациями субъектов Российской Федерации о выделении этих субсидий и начать реализацию проектов. Однако, другие из перечисленных вопросов остаются нерешенными».

В целях форсирования по улучшению состояния автомобильных дорог принято решение о корректировке федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» с целью завершения ее реализации в 2009 году, или на год раньше запланированного срока. В соответствии с Посланием Президента Российской Федерации также начата разработка программы развития автомобильных дорог на период 2010–2015 гг., продолжил Игорь Левитин. Учитывая положения Послания в части развития железных дорог, морских портов, аэропортов, а также задачи Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Минтрансом России в соответствии с решением заседания Правительства Российской Федерации, программу развития автомобильных дорог намечено встроить в общую федеральную целевую программу развития транспортного комплекса России на период до 2015 г. Главным приори-

тетом вновь разрабатываемой программы будет являться строительство и реконструкция дорог, «формирующих международные транспортные коридоры в Европейской части России по направлениям Север—Юг и Центр—Урал, а также по направлениям, обеспечивающим реализацию экономического потенциала Дальнего Востока и Сибири». Мероприятия программы предлагается направить на ускоренный рост показателей, установленных завершаемой федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». В частности, необходимо привести сеть федеральных автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями, существенно повысить безопасность движения. Намечено включить в программу проекты комплексного маршрутного ремонта основных магистральных автомобильных дорог. Приведение состояния сети федеральных дорог в соответствие с нормативными требованиями предполагается осуществлять путем завершения к 2011 году перехода на систему финансирования по утвержденным нормативам затрат и затем ликвидации в течение 3—4 лет накопленного недоремонта. Это касается как автодорог, так и искусственных сооружений. Кроме того, целевыми ориентирами программы предлагается сделать:

1. Существенное снижение количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших из-за сопутствующих дорожных условий.
2. Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки.
3. Обеспечение основной части сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития сельскохозяйственного и лесопромышленного производства, подъездами по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

В целях дальнейшего развития существующей дорожной сети во вновь разрабатываемую программу предлагается включить проекты маршрутной реконструкции автомобильных дорог и мостовых переходов в составе международных транспортных коридоров, устранения участков перегрузки дорог движением. Важнейшим приоритетом программы предлагается сделать строительство и реконструкцию дорог, связывающих федеральные и межрегиональные дороги с районами освоения новых территорий и способствующих ускорению социально-экономического развития субъектов РФ, в том числе в регионах Сибири и Дальнего Востока, подъездов к объектам федерального значения, а также в направлении пограничных переходов с сопредельными странами. В том числе предлагается предусмотреть завершение реконструкции автотрасс на подходах к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу. «Реализация этого проекта в сочетании с реализацией проектов, предусмотренных федеральной целевой программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Юг России» и других, позволит заложить основу для создания устойчивой системы магистральных автомобильных дорог на всей территории страны», — подчеркнул министр. Для повышения эффективности бюджетных расходов и снижения нагрузки на бюджеты различного уровня намечено включить в программу проект создания системы скоростных автомобильных дорог на направлениях, об-

служивающих концентрированные транспортные потоки. Общая протяженность скоростных автомобильных дорог может составить до 7,5 тыс. км. Основой реализации этого проекта должно стать дальнейшее развитие концессионных отношений в дорожном хозяйстве, совершенствование законодательной и нормативной правовой базы. С учетом введения новой классификации автомобильных дорог по постановлению Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2006 г. № 209 в программе будет рассмотрен вопрос совершенствования конфигурации сети автомобильных дорог федерального значения. В настоящее время предложения по включению ряда автомобильных дорог регионального значения в перечень федеральных дорог сформированы на основании поручений Президента РФ В.В. Путина, решений Правительства РФ и обращений субъектов Российской Федерации. В этой связи Игорь Левитин отметил, что по ряду маршрутов, в том числе «Виллюй» в Республике Саха (Якутия) и Иркутской области, Санкт-Петербург — Сортавала — Петрозаводск в Республике Карелия и Ленинградской области, Уфа — Оренбург и западный обход г. Уфы в Республике Башкортостан Минфин России уже высказал отрицательное мнение. «Просим Правительство Российской Федерации поддержать предложение Минтранса России и регионов о включении перечисленных маршрутов в перечень автомобильных дорог федерального значения», — обратился он к участникам заседания.

Далее министр транспорта РФ акцентировал внимание на том, что решение проблемы коренного улучшения состояния и повышения уровня развития дорожной сети, реализация вновь разрабатываемой программы развития автомобильных дорог невозможны без адекватного совершенствования законодательной и нормативной правовой базы, без внедрения новых принципов управления дорожным хозяйством. Основные направления совершенствования нормативной правовой базы дорожного хозяйства определены перечнем поручений Президента РФ по итогам заседания президиума Госсовета в октябре 2006 года. **«Дорожное хозяйство является единственной отраслью, не имеющей законодательного акта, регламентирующей особенности правового регулирования содержания, ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог общего пользования,** — сказал министр. — Проекты актов Правительства РФ об утверждении нормативов денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, а также плана мероприятий по переходу, начиная с 2008 года, к финансированию дорожного хозяйства по утвержденным нормативам, которые было поручено принять до 1 апреля текущего года, до сих пор находятся на согласовании в Минфине России. В рабочем порядке рассмотрен ряд редакций документов, однако, вопрос не решен. Вместе с тем без перехода на организацию ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог по утвержденным нормативам денежных затрат невозможно выполнить задачу приведения состояния федеральных дорог в соответствие с нормативными требованиями. Такой переход также позволит к 2015 году уменьшить общие затраты на автомобильные перевозки до 480 млрд рублей по сравнению с 2007 годом за счет повышения скорости доставки грузов и пассажиров, снижения транспортной составляющей в цене

продукции, потерь от ДТП».

Новые современные способы управления дорожным хозяйством на основе эффективной системы финансирования строительства и эксплуатации дорог отражены в проекте Концепции реформирования дорожного хозяйства, которая в настоящее время доработана с учетом рассмотрения проблем развития дорожного хозяйства на заседании президиума Госсовета и рассматривается в заинтересованных федеральных органах исполнительной власти. Проект концепции предусматривает создание условий, которые обеспечили бы повышение привлекательности индустрии дорожных работ для частных инвестиций и коренное улучшение потребительских качеств автомобильных дорог с использованием современных рыночных принципов. Основой реформирования должны быть переход к организации ремонта и содержания автомобильных дорог на основе долгосрочных контрактов с созданием системы надежных гарантий соблюдения подрядчиком контрактных обязательств. Предусматривается также поэтапный переход на применение принципа «пользователь платит» при финансировании дорожного хозяйства. На первом этапе перехода следует обеспечить получение и направление на нужды дорожного хозяйства ряда неналоговых поступлений от эксплуатации дорог, в том числе доходов от платных дорог и других проектов с применением механизма государственно-частного партнерства, поступлений от компенсации ущерба, наносимого дорогам тяжелыми автотранспортными средствами. «Для реализации текущих обязанностей концедента при создании и эксплуатации платных дорог, других задач, связанных с реализацией проектов с применением механизма государственно-частного партнерства, в концепции предлагается создание открытого акционерного общества, 100% акций которого должны находиться в собственности Российской Федерации, — заявил в заключение Игорь Левитин. — Мы просим рассмотреть проект Концепции реформирования дорожного хозяйства на заседании правительственной комиссии по развитию промышленности, технологий и транспорта. Мы просим также одобрить основные направления развития автомобильных дорог, предлагаемые нами для включения во вновь разрабатываемую федеральную целевую программу развития транспортного комплекса на 2010–2015 гг., что позволит ускорить ее разработку и внесение на утверждение. Решение всех перечисленных задач позволит уже к концу программного периода вновь разрабатываемой федеральной целевой программы обеспечить приведение сети автомобильных дорог в состояние, соответствующее нормативным требованиям, снизить транспортную составляющую в цене отечественной продукции, повысить надежность функционирования российской транспортной системы».

Доклад министра транспорта РФ вызвал горячую дискуссию. В частности, **министр финансов Алексей Кудрин** посетовал на непроработанность предложения о создании ОАО «Российские автомагистрали». «Подготовка документов достаточно слабая, — констатировал он. — На дорожное хозяйство мы выделяем большой объем средств, и механизм управления ими должен быть на порядок выше». По словам министра, в 2008 году объем финансирования строительства и содержания автодорог увеличится в 2,5 раза к 2006 году. В прошлом году общий объем финанси-

вания этого направления составил 138 миллиардов рублей, в текущем году — 222 миллиарда рублей, а в 2008–2009 годах эта сумма составит 280–285 миллиардов рублей, — добавил глава Минфина.

Еще две острые проблемы поднял на заседании Правительства РФ **вице-премьер Александр Жуков**. По его мнению в подготовленных Министерством транспорта России документах не нашел отражения вопрос о технологической отсталости отрасли, когда «огромные деньги вбухиваются в ямочный ремонт». Между тем, по его словам, уже сейчас существуют современные нанотехнологии, которые удлиняют срок межремонтных работ до 10 лет. Но их не применяют. Вице-премьер обратил внимание членов кабинета министров также на беспрецедентный в последние годы рост цен на стройматериалы на предельно монополизированном рынке. Он поддержал инициативу Федеральной антимонопольной службы организовать в регионах биржевые торги нерудными стройматериалами, иначе «выделенные деньги будут уходить в песок в буквальном смысле». Решение этих наболевших проблем, по мнению Александра Жукова, «приведет к снижению стоимости строительства 1 километра новых дорог, а это и есть главный показатель эффективности использования бюджетных средств».

Председательствующий на заседании **премьер Михаил Фрадков**, похвалив руководство министерства транспорта за проделанную работу по «выбиванию» денег на дорожное строительство, вместе с тем дал понять, что «закопать деньги в дороги» он не позволит. «Денег становится больше, и наша задача сегодня — обеспечить эффективность расходования», — подчеркнул он. Для этого, по словам Михаила Фрадкова, правительство должно принять все необходимые для этого меры, «вплоть до жесточайшего контроля, включая правоохранительные органы». «Вы взяли чемодан, — сказал он в свойственной ему образной манере. — А он может оказаться без ручки, и все будут смотреть, как вы будете его тащить. А ручка — это нормативы, которые вы должны сейчас выколачивать и строить организационно все, что положено с ГУПами, акционерными обществами, чтобы потом прокуратура по этому чемодану не шуровала».

Логическую точку в обсуждении поставил **первый вице-премьер Сергей Иванов**. «При том объеме финансовых ресурсов, которые выделяются на дорожное строительство, мы уже не можем жить в старой системе. Без реформирования отрасли, очевидно, что мы будем все больше вкладывать средств и делать это неэффективно, — подчеркнул он. — В ближайшем будущем мы должны рассмотреть на Правительстве концепцию реформирования дорожного хозяйства. Отдельно от нее до конца года должна быть утверждена новая федеральная целевая программа по развитию транспортной системы, которая вступит в силу с 2010 года. Реформа отрасли — это концептуальный документ, а ФЦП — денежный, и смешивать их неправильно». Подводя итоги дискуссии по вопросу дорожного хозяйства, премьер министр Михаил Фрадков потребовал от Минтранса России, чтобы меры по развитию сети автодорог были доработаны и внесены в Правительство РФ после согласований со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами до 1 августа сего года, а проект концепции реформирования дорожного хозяйства — в декабре.

Алексей Никитушкин

На острие прогресса

Сформированная в основном система управления дорожным хозяйством показала свою способность эффективно работать и обеспечивать движение отрасли вперед. Вместе с тем по-прежнему неудовлетворительное состояние отечественной дорожной сети является серьезным препятствием на пути социально-экономического развития нашей страны. О том, что делается для преодоления этого препятствия, в беседе с нашим корреспондентом рассказывает заведующий кафедрой МАДИ (ГТУ) «Дорожно-строительные материалы», к.т.н., директор ФГУ «Дирекция мониторинга дорожных работ, технологий и материалов Федерального дорожного агентства «Росдортехнология» Николай Быстров.

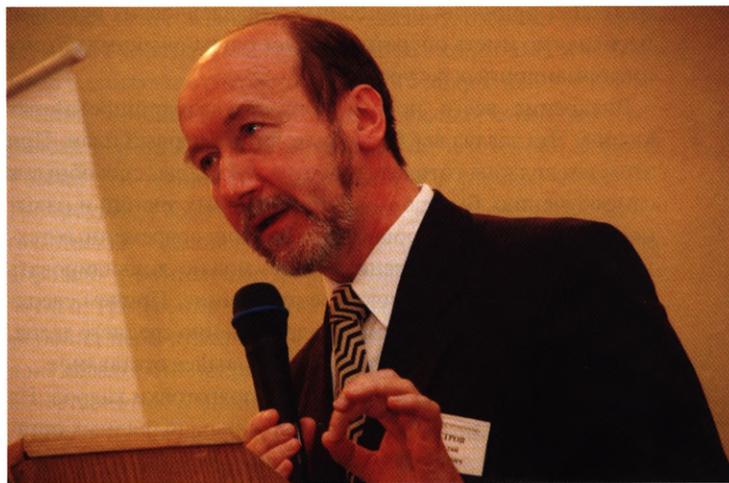
«АД»: Николай Викторович, чем вызвано пристальное внимание руководства страны и общества к проблемам автомобильных дорог?

Николай Быстров: Могу говорить только о своей точке зрения. У меня нет сомнений в том, что недостаточное развитие автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры в целом является одним из основных факторов, препятствующих росту экономики страны. Недостаточная пропускная способность большинства автомобильных дорог вблизи крупных городов и промышленных центров приводит к пробкам и снижению скорости движения автотранспорта, а это, в свою очередь, — к повышению транспортных издержек и снижению производительности труда.

В таких условиях экономика не может развиваться нормально. Цифры, характеризующие роль автомобильных перевозок в экономике страны, общеизвестны. На долю автотранспорта приходится 77% грузовых и 60% пассажирских перевозок, существенно растут объемы международных перевозок. Однако и по плотности, и по качеству дорожной сети мы пока отстаем от стран-лидеров. Из-за плохих дорог ежегодные потери ВВП доходят до 6%, почти треть федеральных трасс перегружена, а более 12 миллионов российских граждан до сих пор не могут круглогодично пользоваться автотранспортом. Особенно актуальна эта проблема для сельских районов, где она носит не только экономический, но и острый социальный характер. Состояние дорожной сети не может не сказаться и на выполнении национальных проектов. От состояния дорожной сети напрямую зависит конкурентоспособность отечественного производства. Доля в ВВП России отечественной продукции, работ, услуг, связанных с автодорожным комплексом, составляет сегодня 16%. С учетом косвенного макроэкономического эффекта в других отраслях хозяйства эта доля еще выше — 26,9%. Однако в целом российская дорожная сеть сегодня не соответствует задачам повышения конкурентоспособности отечественной продукции, реализации транзитного потенциала транспортной системы, решению задач социально-экономического развития страны — плотность дорожной сети РФ в расчете на единицу площади территории и на одного жителя в 2–2,5 раза ниже, чем в странах Европейского сообщества, США и ряде быстро развивающихся стран Азии.

«АД»: Какие же меры предпринимают Минтранс и Росавтодор, чтобы ликвидировать это отставание?

Николай Быстров: В последнее время в отрасли разрабо-



тано два важнейших документа — концепция реформирования дорожного хозяйства в Российской Федерации и концепция обеспечения качества дорожных работ. В первом документе определяются цели, задачи и механизмы реализации государственной политики в сфере управления дорожной отраслью. Целью реформирования дорожного хозяйства Российской Федерации является переход к новой системе управления, ориентированной на повышение эффективности функционирования отрасли. Цель концепции качества в дорожном хозяйстве сформулирована следующим образом: это обеспечение требуемого уровня транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, повышение сроков службы и межремонтных сроков автомобильных дорог и искусственных сооружений, повышение эффективности использования финансовых средств и других ресурсов, выделяемых на автомобильные дороги при сохранении окружающей среды. Разрабатывая концепцию, мы определили целый комплекс вопросов, позволяющих решить поставленные задачи. На первое по значению место мы поставили проектирование автомобильных дорог, как основу сооружения любого объекта. Далее — качество производства дорожных работ, что означает безусловное достижение проектных значений технических показателей с минимальными затратами. Кроме того, оценка соответствия и мониторинг транспортно-эксплуатационного состояния, нормативно-правовое и метрологическое обеспечение, повышение безопасности дорожного движения, кадровый вопрос и т.д.

«АД»: Видимо, решение глобальной задачи перехода на новую систему управления дорожным хозяйством означает применение инновационных технологий управления, действующих в мире?

Николай Быстров: Спасибо за хороший вопрос. Термин «новые технологии» чаще всего понимают как чисто технический, применимый к конкретным машинам и механизмам, материалам, технологиям производства дорожных работ. Это может быть правильно только для конкретного небольшого участка работ.

Однако сегодня для любой дорожной организации не меньшее значение приобретает технология управления. Для отрасли в целом, это один из ключевых вопросов. Не случайно в Росавтодоре активно идут работы по созданию КИСУ (комплексной информационной системы управления). Для принятия правильных управленческих решений необходимо иметь оперативный доступ к большому объему информационных ресурсов.

Внедрение всего нового требует квалифицированных кадров. Эта задача все более выходит на первый план. При этом мы должны готовить для отрасли кадры, способные к самообучению, быстрому освоению новых знаний и навыков. Только сочетая процессы внедрения современных технологий и обучения специалистов, можно ликвидировать технологическое и техническое отставание. Причем сверхзадача — готовить творческие кадры именно среднего звена, в котором сегодня наблюдается наибольшее отставание.

Очень важны также вопросы переподготовки кадров. На Западе, например, большинство крупных подрядных организаций имеют собственные учебные центры, в которых они осуществляют обучение, направленное на решение тех проблем, которые перед ними сегодня стоят. Уверен, что наши подрядные организации, если хотят быть конкурентоспособными на рынке, придут к этому. Я, например, знаю в России сегодня только одну подрядную организацию, где эффективно функционирует учебный центр, что, кстати, серьезно сказывается на ее производственных показателях.

К инновациям справедливо относят новые управленческие технологии, в частности, управление качеством работ и продукции. Современный подход к качеству предполагает как минимум построение систем менеджмента качества (СМК), соответствующих нормам ИСО серии 9000 версии 2000 года. В данном случае такие системы можно рассматривать как дополнение к общей системе управления организацией и технологическим процессам.

Сегодня в отрасли меняется подход к оценке соответствия материалов и изделий. Так, по инициативе Российского союза научных и инженерных общественных организаций и ряда производственных фирм в настоящее время завершается разработка комплексного подхода к сертификации производств. Смысл этого подхода заключается в том, что он позволит осуществлять оценку возможности предприятий стабильно производить продукцию установленного уровня качества. Это очень сложная работа, потому что для того, чтобы оценить эту возможность, нужно проанализировать всю цепочку производства, включая закупку материалов, входной контроль, производственные программы, технологическое оборудование и возможность регулирования режимов его работы, наличие собственных

лабораторий и уровень их работы, наличие квалифицированных кадров, системы устранения рекламаций и т.д. Это непростое дело потому, что сами критерии для различных видов производств разные. Но другого пути у нас нет, и в содружестве с научными, инженерными организациями, а также передовыми изготовителями материалов мы его обязательно пройдем. Кстати, с удовлетворением хочу отметить, что упомянутые изготовители готовы сделать открытой информацию о потребителях продукции высокого качества. Совместив технический контроль с этой информацией, мы существенно повысим прозрачность работы отрасли с точки зрения качества применяемых материалов и изделий, резко уменьшим возможность обращения на рынке недобросовестных документов о качестве продукции.

«АД»: Вы, насколько я знаю, были непосредственным разработчиком концепции обеспечения качества дорожных работ. Расскажите о ней.

Николай Быстров: Это — системный документ, который позволяет решить проблему именно управления качеством. Как показывает международный опыт развития различных производственных сфер, внедрение современных методологий, обеспечивающих качество, дает огромный экономический эффект и позволяет:

- повысить производительность труда;
- снизить себестоимость работ за счет уменьшения объемов исправления брака, сокращения периода строительства объектов, более эффективного использования материалов и ресурсов;
- повысить качество производимых работ и условий труда с одновременным повышением заработной платы;
- повысить ответственность за выполнение дорожных работ;
- достичь высокого уровня конкурентоспособности;
- создать оптимальные условия для наиболее полного удовлетворения требований, запросов и ожиданий заказчиков и потребителей работ.

Непосредственно для предприятий современные системы менеджмента качества дают:

- стратегическую цель и планирование, концентрацию усилий на наиболее существенном, уменьшение «холостых усилий», улучшение реализации целей предприятий;
- улучшение информационных потоков, снижение проблем в коммуникации, концентрацию информации, повышение наглядности административных процессов, совершенствование общего менеджмента.

Повышение качества работ в системе дорожного хозяйства России позволит повысить его общую эффективность, снизить удельные затраты на ремонтные работы.

Необходимо подчеркнуть, что высокий уровень качества требует не только больших усилий, но и средств. Причем, чем выше достигнутый уровень качества, тем больше затрат требует его дальнейшее повышение. Рассмотрим условный пример. Предположим, принято решение повысить на 10% некий показатель качества дорожного покрытия. Задача была решена, и это потребовало дополнительно сто рублей на один квадратный метр покрытия. Если теперь мы захотим поднять качество по данному показателю еще на 10%, то на это потребуется уже не сто, а сто пятьдесят или двести рублей на квадратный метр покрытия. Эта зависимость известна давно, но известен рецепт, который позволяет

избежать значительного увеличения стоимости при повышении качества. Это возможно при одновременном повышении темпов производства и производительности труда. Для этого должна быть обеспечена ритмичная загрузка всех участников дорожных работ. Это напрямую связано с объемами и порядком финансирования работ.

Сегодня мы находимся на самом начальном этапе, который предполагает значительное увеличение расходов, поскольку при росте уровня автомобилизации на 79% за период 1995–2004 гг. увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования составило лишь 15%. Сегодня более 2 тыс. км федеральных автомобильных дорог достигли предела пропускной способности, около 8 тыс. км автомобильных дорог работают в режиме перегрузки. Неудовлетворительную прочность дорожных одежд имеют 56% от общей протяженности федеральных автомобильных дорог, а неудовлетворительную ровность дорожных покрытий – 37%. Протяженность федеральных дорог с 4 и более полосами движения составляет лишь 8%. Около 60% федеральных автомобильных дорог не соответствуют нормативным требованиям.

Федеральные автомобильные дороги в большинстве случаев рассчитаны на пропуск осевых нагрузок 6–10 тонн, что существенно ниже международных стандартов. А ведь за последние годы изменился как вес автотранспорта, так и скорость движения. В настоящее время свыше трети протяженности федеральных дорог требуют реконструкции и модернизации для пропуска современных большегрузных транспортных средств.

На федеральной сети автомобильных дорог эксплуатируется 5645 мостов и путепроводов общей протяженностью 347,1 тыс. пог. м. Около 20% из них построены более 40 лет назад и не соответствуют современным требованиям по грузоподъемности. Так что старые подходы для решения задач, которые стоят перед отраслью, уже не подходят.

«АД»: *Если все же говорить о технической стороне вопроса, какие современные технологии дорожных работ вы бы назвали?*

Николай Быстров: Начну с оценки состояния дорожной сети, что лежит в основе принятия управленческих решений. Известно, что ровность – это интегральный показатель эксплуатационного состояния дорожного покрытия. К сожалению, до последнего времени в ходе диагностики автомобильных дорог мы использовали методы оценки ровности, разработанные много десятилетий назад.

В каждой стране традиционно свои методы оценки ровности, между которыми часто нет корреляции. Поэтому все большее распространение находит международный индекс ровности IRI, используемый наряду с применяющимися в этих странах методами оценки. Индекс ровности IRI – это унифицированный показатель, позволяющий сравнить результаты измерений ровности различными методами и основанный на определении микропрофиля дороги. После этого компьютерная программа позволяет оценить влияние на колебания виртуального автомобиля неровностей с малым и большим шагом.

Должен сказать, что в 2006 году впервые в истории отрасли проведена 100-процентная диагностика всех федеральных дорог с использованием показателя IRI. Это очень важно, потому что позволяет достоверно оценить

состояние дорожной сети и затем объективно отслеживать ее изменения на любом участке, наметить приоритеты, составить поэтапную программу работ.

Если же говорить о средствах достижения ровности и однородности покрытия, то я бы остановился на перегружателях асфальтобетонной смеси. Задача, которую позволяет решить эта машина, напрямую связана с увеличением срока службы дорожного покрытия. Даже самый совершенный асфальтоукладчик не способен обеспечить температурную однородность смеси – при транспортировке на ее поверхности неизбежно возникает холодная корка, которая потом вкрапливается в горячую смесь. Отсюда – температурная неоднородность смеси и как следствие – неравномерное ее уплотнение. Недостаточно уплотненный участок является очагом разрушения. Помимо этого перегружатель асфальтобетонной смеси обеспечивает непрерывный процесс укладки, позволяет избежать остановок асфальтоукладчика, которые в конечном счете приводят к снижению ровности дорожного покрытия.

Такие машины работают в самых разных климатических поясах – и на Аляске, и в Австралии, и в Китае. У нас в России эти технологии применяются в Москве и Санкт-Петербурге, в Карелии, на Таймыре, на федеральных дорогах Москва – Смоленск и в других регионах, где работают дорожно-строительные фирмы, овладевшие новой технологией. Измерения качества дорожного покрытия без применения перегружателей и с их применением убедительно доказывают, что покрытие действительно становится более качественным, а значит, и долговечным.

Эта технология способствует повышению ровности покрытий, которая приобретает все большее значение при увеличивающихся скоростях движения автотранспорта.

Из современных технологий, которые внедряются сегодня в отрасли, я бы выделил щебеночно-мастичный асфальтобетон, полимерно-битумные вяжущие, геосинтетические материалы для армирования земляного полотна и дорожных одежд, современные материалы для организации дорожного движения – дорожные знаки, барьерные ограждения, материалы для дорожной разметки.

Я перечислил лишь основные инновации, поскольку каждая из них – это тема для отдельного подробного разговора.

В заключение хочу сказать, что ни одно из направлений науки и техники не может развиваться без инновационных технологий. Это объективно, это, если хотите, непереносимое условие любого развития. И, напротив, отсутствие реального применения инноваций означает остановку в развитии. Это, так сказать, общие постулаты. Если развивать мысль дальше, то нужно упомянуть о том, что любые научные разработки – удовольствие дорогое. Уверен, что объемы научных исследований в дорожной отрасли должны увеличиваться. В противном случае, в ближайшем будущем мы можем столкнуться не только с отсутствием решений возникающих проблем, но и необходимых для разработки таких решений кадров.

При этом нельзя забывать и об ответственности научных организаций за результаты своих работ и рекомендаций. В целом, сегодня имеются все условия для увеличения вклада научных организаций в развитие и внедрение инновационных технологий.

Беседу вела Наталья Владимирова

Дорога к успеху для Вашей промышленности



Узнайте о новейших видах продукции и
оборудовании

Примите участие в демонстрации
оборудования в действии

Найдите правильные решения для бизнеса
с помощью образовательных программ



Ярмарка по импорту и экспорту Китая (CIEF)
комплекс Пачжоу г. Гуанчжоу, Китай



Больше экспонатов



Больше
образовательных
программ



Расширенная
демонстрация
оборудования в
действии



Практические
решения для бизнеса



реклама

Регистрация, бронирование гостиниц и
продажа билетов на образовательные
семинары с 6-го июня 2007 года

Внесите эту дату в Ваш календарь!

Ярмарка по импорту и экспорту Китая (CIEF)
комплекс Пачжоу
с 4-го по 7-е декабря 2007 год
г. Гуанчжоу, Китай



www.conexpoasia.com

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru



Главная «транспортная площадка» страны

Знаковым событием транспортной отрасли России стали прошедший в Сочи Первый международный транспортный форум и выставка «Транспорт России-2007», организованные по инициативе и при прямом участии Министерства транспорта РФ при поддержке Администрации Президента РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ, Торгово-промышленной палаты РФ, Администрации Краснодарского края.

Основной предпосылкой проведения этих мероприятий стала необходимость организовать открытый диалог власти, бизнеса, регионов, в рамках которого можно обсудить ход подготовки программных документов транспортной отрасли, а также ряд насущных проблем отрасли. Уже сейчас можно с уверенностью сказать, что Международный транспортный форум и работавшая в его рамках выставка стали самой представительной профессиональной площадкой для публичного обсуждения руководителями отрасли, профессиональным сообществом, представителями общественных организаций комплекса задач, вопросов и проблем, связанных с реализацией «Транспортной стратегии РФ на период до 2020 г.» и федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010)». Эти стратегические документы определяют в значительной мере не только развитие самой отрасли. В результате их выполнения изменится экономическая инфраструктура различных регионов страны, смежных отраслей. И, как отметил принявший участие в церемонии открытия форума **заместитель Председателя**

Правительства РФ Александр Жуков, «в первую очередь мы рассчитываем в ходе форума подвести некоторые итоги в транспортной отрасли России, наметить планы развития и в том числе обсудить реализацию федеральной программы «Развитие транспортной системы России до 2015 года». Надеемся, что в ходе форума появятся новые инвестиционные проекты, перспективные для развития страны».

Инфраструктурная основа роста экономики

Выступая перед участниками форума, **министр транспорта России Игорь Левитин** отметил высокий уровень актуальности поднимаемых его участниками вопросов, касающихся ключевых приоритетов национальной транспортной политики и механизмов ее реализации на долгосрочную перспективу.

«Транспорт призван содействовать стимулированию расширения производства, повышению уровня жизни населения, а также обеспечению все возрастающей потребности в надежных, эффективных и безопасных транспортных связях для развития международной торговли, туризма,



делового общения, культуры, спорта и экономического сотрудничества в процессе глобализации мировой экономики», — подчеркнул он.

За относительно короткое время в отрасли произошли существенные изменения, касающиеся модели взаимоотношений участников рынка перевозок, развития конкуренции, механизмов взаимодействия с бизнесом, обществом и пользователями транспортных услуг.

Неизменным остается одно: транспорт был и остается инфраструктурной основой роста национальной экономики, инструментом решения многих социально-экономических задач.

«Это заставляет нас по-иному взглянуть на проблемы транспорта, — сказал далее министр, — не с прежних узкоотраслевых позиций, а комплексно, используя возможности гармоничного развития транспортной отрасли как ключевого фактора экономической стабильности страны, залога ее целостности, индикатора качества жизни населения».

Новые стратегические задачи развития экономики страны определяют целевые ориентиры для развития транспортной системы, связанные с распространением опорной сети на территории, являющиеся главным стратегическим ресурсом государства на несколько десятилетий.

Переход ко второму этапу реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года требует формирования государственной политики в сфере транспорта с учетом разработки и внедрения новых инструментов решения приоритетных задач.

Учитывая ключевые направления развития транспортного комплекса, а также конкретные задачи, поставленные Президентом России Владимиром Путиным в Послании Федеральному собранию РФ 26 апреля 2007 года в части развития железных дорог, морских портов, аэропортов, дорожной сети, Минтранс России ведет работу по раз-

работке стратегии развития транспорта на период до 2030 года, которая позволит трансформировать транспортную систему в структурную часть инновационной экономики на принципах конкурентности, открытости, реструктуризации, стандартизации и безопасности.

Как это сделать?

Финансовым инструментом реализации станет новая федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010–2015 гг.)», в рамках которой министерством планируется реализация мероприятий по укреплению экономических связей между территориями, удовлетворению растущих потребностей населения и отраслей экономики в услугах транспорта и повышению их качества.

Региональными приоритетами деятельности в среднесрочном периоде являются реализация региональных проектов развития транспортной инфраструктуры и стратегически важных направлений. Приоритетный характер этих проектов подтвержден в ходе обсуждения с администрациями субъектов Федерации и потенциальными инвесторами. При этом учитываются существенные региональные различия. Если в европейской части страны предполагается модернизация существующей инфраструктуры с целью ликвидации «узких» мест, то в Сибири и на Дальнем Востоке, где находятся основные природные ресурсы, необходимы крупные проекты по созданию новых путей сообщения, единой системы добычи, переработки и транспортировки грузов.

Увеличение **бюджетной составляющей** в новой программе позволит привлечь дополнительный объем внебюджетных инвестиций в транспортные проекты. Соответственно, одной из характерных черт новой программы должна стать ее ориентированность на проекты, привлекательные для бизнеса. Министр транспорта России отметил, что на раз-

рабатываемую в настоящее время федеральную целевую программу предполагается выделение порядка 500 млрд рублей, включая субсидии.

Говоря о дорожном хозяйстве, глава транспортного ведомства обратил внимание на то, что в соответствии с Посланием Президента Российской Федерации начата разработка программы развития автомобильных дорог на период 2010–2015 гг.

Новые приоритеты

Главным приоритетом программы будет строительство и реконструкция дорог, «формирующих международные транспортные коридоры в европейской части России по направлениям Север-Юг и Центр-Урал, а также по направлениям, обеспечивающим реализацию экономического потенциала Дальнего Востока и Сибири». Крупные задачи по решению проблем дорожного хозяйства поставлены в части ускорения завершения строительства мостовых переходов, снижения аварийности на дорогах, ускорения реконструкции автомобильной дороги М-4 «Дон».

Правительством Российской Федерации, Министерством транспорта РФ, Федеральным дорожным агентством в последние годы принимаются активные меры для поэтапной ликвидации отставания в уровне развития сети и улучшении состояния автомобильных дорог.

В целях дальнейшего ускорения решения проблемы состояния автомобильных дорог принято решение о корректировке федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» с целью завершения ее реализации в 2009 году, т.е. на год раньше запланированного срока. При этом доведенными в установленном порядке предельными объемами расходов инвестиционного характера предусмотрено выделение в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» в 2008 году – 211,4 млрд рублей (при 144,3 млрд рублей по утвержденной подпрограмме), в 2009 году – 222,6 млрд рублей (при 156,9 млрд рублей). Расходы на капитальные вложения предусмотрено увеличить в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» в 2008 году – до 144,7 млрд рублей (при 92,7 млрд рублей), в 2009 году – до 136,4 млрд рублей (при 100,8 млрд рублей).

Увеличение объема субсидий на строительство и реконструкцию территориальных автомобильных дорог в составе указанных выше объемов капитальных вложений по подпрограмме «Автомобильные дороги» составляет в 2008 году – 47,2 млрд рублей (при 36,8 млрд рублей по утвержденной подпрограмме), в 2009 году – 40,0 млрд рублей, т.е. темпы увеличения объемов субсидирования из федерального бюджета автомобильных дорог регионального значения в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» несколько ниже, чем финансирование федеральных дорог. Однако **проектом федерального закона о федеральном бюджете на 2008-й и последующие годы предусмотрена также реализация федеральных целевых программ регионального характера, в которых автодорожная составляющая достаточно велика.**

В целях повышения безопасности движения, обеспечения сохранности автомобильных дорог и надлежащего уровня их содержания в период 2008–2009 гг. в рамках выделенных средств **изменено соотношение между расходами на**

содержание автомобильных дорог и ремонтные мероприятия. При этом увеличен объем финансирования содержания федеральных автомобильных дорог за счет расходов на ремонт и капитальный ремонт.

Так, **расходы на содержание автомобильных дорог** предусмотрено увеличить в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» в 2008 году – до 21,4 млрд рублей (при 16,7 млрд рублей по утвержденной подпрограмме), в 2009 году – до 27,9 млрд рублей (при 18,6 млрд рублей).

Расходы на капитальный ремонт и ремонт федеральных автомобильных дорог и мостов предусмотрено увеличить в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» в 2008 году – до 43,4 млрд рублей (при 33,6 млрд рублей по утвержденной подпрограмме), в 2009 году – до 56,1 млрд рублей (при 36,1 млрд рублей).

Для снижения нагрузки на бюджеты при реализации дорожных программ **активизировано осуществление проектов создания платных дорог с применением механизмов государственно-частного партнерства.**

«Как было отмечено Президентом РФ, – сказал он, – финансовое обеспечение развития транспортной инфраструктуры должно осуществляться не только за счет увеличения объема финансирования из бюджета, но и за счет привлечения средств из внебюджетных источников, включая механизм государственно-частного партнерства.

За период с 2006 года по первое полугодие 2007 года Минтранс России активно проводилась работа по привлечению частных инвестиций и средств пользователей в развитие транспортной инфраструктуры».

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 года № 1708-р утверждены для финансирования с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации пять инвестиционных проектов, ответственными исполнителями по которым является Федеральное дорожное агентство, с общим объемом финансирования из средств Инвестиционного фонда Российской Федерации в размере 78,2 млрд рублей. В том числе строительство в г. Санкт-Петербурге автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» и Орловского тоннеля под р. Невой, строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск, строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58, создания автодорожной инфраструктуры при комплексном развитии Нижнего Приангарья.

В этих условиях российская транспортная инфраструктура становится более привлекательной для вложений частного капитала, подчеркнул министр.

Ее привлекательности способствовало также принятие Федерального закона «О концессионных соглашениях», внедрение практики перспективного трехлетнего бюджетного планирования инвестиционных затрат. Эти меры позволят частному инвестору планировать график инвестиций, создадут реальные основы для реализации форм государственно-частного партнерства в России.

Все это позволит наряду с задачей сокращения транспортных издержек, создать в регионах транспортно-коммуникационные условия в виде надежной (и технически, и по начертанию) единой транспортной сети, которые будут способствовать повышению качества жизни граждан

России.

В рамках исполнения этого распоряжения Правительства Российской Федерации в настоящее время проводится конкурс на право заключения концессионного соглашения на строительство и платную эксплуатацию Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге.

Министр транспорта напомнил, что 24 апреля 2007 года Правительством Российской Федерации принято распоряжение № 511-р о заключении концессионного соглашения на строительство и последующую эксплуатацию на платной основе головного участка дороги от км 15 до км 58. Завершена подготовка конкурсной документации и в ближайшие один-два месяца будет объявлен конкурс на право заключения концессионного соглашения. Подготовлены материалы заявки на оказание поддержки из Инвестиционного фонда Российской Федерации на строительство остальной части автомагистрали протяженностью 626 км.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2007 года принято решение о заключении концессионного соглашения на строительство и последующую эксплуатацию на платной основе нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск.

Подписано соглашение между участниками проекта комплексного развития Нижнего Приангарья; находится в стадии согласования проект договора между Федеральным дорожным агентством и государственным заказчиком инвестиционного проекта – Советом администрации Красноярского края о финансировании за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации мероприятий по созданию автодорожной инфраструктуры в составе данного инвестиционного проекта.

Совместно с Правительством Санкт-Петербурга подготовлен проект распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения на строительство и последующую эксплуатацию в г. Санкт-Петербурге Орловского тоннеля под р. Невой в рамках развития Волго-Балтийского водного пути.

Крупные задачи по решению проблем дорожного хозяйства поставлены в Послании Президента России Федеральному собранию Российской Федерации от 26 апреля 2007 года, а также в перечне поручений Президента РФ по исполнению основных положений Послания от 28 апреля 2007 года, в части ускорения завершения строительства мостовых переходов, снижения аварийности на дорогах, ускорения реконструкции автомобильной дороги М-4 «Дон», строительства и реконструкции дорог, «формирующих международные транспортные коридоры в Европейской части России по направлениям Север-Юг и Центр-Урал, а также по направлениям, обеспечивающим реализацию экономического потенциала Дальнего Востока и Сибири».

Реализация запланированных мер позволит обеспечить ускоренное развитие дорожного хозяйства, постепенно переломить ситуацию, связанную со значительным отставанием развития дорожной сети от экономических и социальных потребностей общества, повысить эффективность дорожного хозяйства.

Финансирование

В соответствии с Перечнем поручений президента по реализации Положений Послания Президента России

Федеральному собранию РФ намечено выделение дополнительных средств федерального бюджета на 2007–2009 гг. в объеме 100 млрд рублей, в том числе в 2007 г. – 30 млрд рублей, которые будут направлены на финансирование капитального ремонта мостовых переходов и развития улично-дорожной сети в российских городах, а также на ремонт трассы М-4 «Дон». Важно отметить, что на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования в соответствии с Посланием Президента РФ в федеральном бюджете на 2007 год уже заложено 31,5 млрд рублей.

Предполагается наконец решить проблему обеспечения устойчивого финансирования в необходимых объемах дорожного хозяйства, осуществить переход к обеспечению содержания автомобильных дорог на основе нормативных требований, значительно увеличить финансирование развития автодорожной отрасли как за счет бюджетных средств, так и на основе привлечения частных инвестиций.

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» предусматривает переход к 2011 году на финансирование по утвержденным нормативам на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения. Проект соответствующих методических рекомендаций разработан.

Министр транспорта остановился также на реализации мер по развитию транспортной инфраструктуры, которая, по его мнению, невозможна без повышения инвестиционной привлекательности и эффективности использования бюджетных средств.

Учитывая масштабность задач в области транспорта, Игорь Левитин выразил надежду, что по актуальным для развития транспортного комплекса вопросам, после их всестороннего обсуждения на форуме, будут выработаны взаимоприемлемые решения.

«Эти задачи предстоит решать в рамках единой согласованной политики в сфере транспорта, за которой должны четко видеться контуры будущего рынка транспортных услуг и единого развитого транспортного пространства совместными усилиями федеральных и региональных органов власти, бизнеса, транспортной науки и образования, ассоциаций, профсоюзов, средств массовой информации, миллионов транспортников России, лучшие представители которых находятся в этом зале», – подчеркнул министр транспорта России.

Дороги – основа современной логистики

На пленарном заседании «Перспективы и направления развития транспортной отрасли России до 2020 года. Долгосрочные целевые программы» **руководитель Федерального дорожного агентства Олег Белозеров** свое выступление посвятил роли автомобильных дорог в развитии логистики.

«Дорожное хозяйство Российской Федерации является одним из элементов транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и обеспечивает свободное перемещение товаров и услуг, – подчеркнул он. – Наличие и состояние сети автодорог общего пользования способствует обеспечению территориальной целостности и единства экономического пространства России».

По убеждению Олега Белозерова, дорожное хозяйство оказывает значительное положительное воздействие на

экономическую ценность целого ряда ресурсов, которыми располагает Российская Федерация, прежде всего земельных. Стоимость земельных участков, промышленного, рекреационного и других назначений, резко возрастает после того, как к ним проложены автодороги, поскольку именно это дает возможность частным инвесторам эффективно использовать соответствующие территориальные ресурсы. Кроме того, автомобильные дороги повышают также и ценность ряда месторождений полезных ископаемых, если их транспортировка к местам переработки по тем или иным причинам невозможна или экономически нецелесообразна с использованием других видов транспорта (трубопроводного или железнодорожного).

Учитывая тенденции социально-экономического развития страны, прогнозируется, что к 2025 году численность парка автотранспортных средств возрастет до 67,3 млн ед. (в 2,2 раза по сравнению с 2005 г.), а объем перевозок пассажиров легковыми автомобилями и автобусами увеличится до 46,4 млрд чел. (в 1,7 раза по сравнению с 2005 г.).

«Автомобильный транспорт в последнее десятилетие прочно занял доминирующее положение в международных и внутрироссийских перевозках, кроме средних расстояний на 1500–2000 км, в том числе на дальние расстояния наиболее дорогих и скоропортящихся грузов, — констатировал глава Федерального дорожного агентства. — В последние годы автомобильные дороги стали активно вовлекаться в логистические транспортные процессы. Придорожные полосы застраиваются предприятиями, складскими учреждениями, грузовыми терминалами, которые требуют подъезда. За счет использования автомобильных дорог новый импульс развития получают железнодорожный и морской транспорт, в частности морские порты, имеющие ограниченные ресурсы развития инфраструктуры из-за близости городской застройки, природных и экологических ограничений развития, получают возможность дальнейшего развития своих мощностей по хранению, обработке, дистрибуции грузов вне зоны порта в придорожной полосе магистральных дорог на подходах в так называемые «сухие порты».

Особенно активно застройка придорожных полос идет вблизи крупных городов. Яркий пример этому — Московская кольцевая дорога. Первоначально она планировалась как скоростная магистраль для перераспределения транспортных потоков между радиальными дорогами и для доставки грузов и пассажиров между районами Москвы и ближнего Подмосковья. Фактически на многих участках она превратилась в подъезд к торговым комплексам и другой придорожной застройке. Сейчас рассматривается вопрос о строительстве Центральной кольцевой дороги, которая смогла бы принять на себя логистические функции, ныне выполняемые МКАД.

Аналогичный процесс идет в Санкт-Петербурге, где активно застраивается территория вдоль Кольцевой дороги. Правительством Санкт-Петербурга и Ленинградской области принята Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, предусматривающая создание в зоне, прилегающей к КАД кольца логистических терминалов и вытеснения в эти районы объектов терминально-складской инфраструктуры, расположенных в черте Северной столицы и на территории Ленинградской области.



Руководитель Федерального дорожного агентства обратил внимание на то, что федеральные магистральные дороги, несмотря на принятие нового ГОСТа на геометрические характеристики автомобильных дорог, ограничивающего количество транспортных развязок на автомагистралях и скоростных дорогах и запрещающих организацию въездов на них в одном уровне, также быстро обустраиваются подъездами с придорожных территорий. «Несмотря на большое количество согласований, выданных на подключение к федеральным дорогам, — отметил Олег Белозеров. — Федеральное дорожное агентство только в 2006 году ликвидировало 8,4 тысячи несанкционированных въездов. Очевидно, что такие примеры и такой опыт имеется у большинства центров субъектов Российской Федерации и других крупных городов. В рамках форума и в дальнейших дискуссиях необходимо обсудить стратегию увязки неизбежной застройки территорий вдоль дорог с задачами обеспечения скоростного пропускания и вообще пропускания транспортных потоков».

«Перспективные направления достижения задач, поставленных перед транспортным комплексом, в целом понятны, — сказал далее Олег Белозеров. — Основные приоритеты поставлены самой жизненной необходимостью ускорения развития страны. Наша задача на этом форуме и после его завершения выработать и реализовать те мероприятия, которые позволят достичь поставленных целей, устранить несоответствие состояния дорожной сети потребностям социально-экономического развития страны.

Разработка новой программы развития автомобильных дорог на период 2010–2015 годов уже начата, и главной ее целью будут, прежде всего, снижение затрат пользователей дорог на эксплуатацию транспортных средств, сокращение времени нахождения в пути, повышение эффективности использования транспортных средств, снижение риска и ущерба от дорожно-транспортных происшествий, уменьшение транспортной составляющей в стоимости продукции. Планируется, что эти эффекты будут достигаться ускорением выполнения тех показателей, которые определены завершаемой федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» в совокупности с новыми. В частности, необходимо решить две глобальные задачи: это строительство необходимой оптимальной сети по протяженности и конфигура-

ции, а также приведение сети в нормативное состояние и после этого поддержание в таком виде».

Наиболее серьезным целевым ориентиром программы в соответствии с положением Послания Президента России Федеральному собранию о строительстве высококачественных федеральных трасс и реконструкции дорог предстоит сделать модернизацию участков дорог, перегруженных движением, и переустройство мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

«Таким образом, — сказал в заключение Олег Белозеров, — мы видим развитие до 2020 года, и я хочу призвать всех к активной дискуссии и возможному дополнению и уточнению целей, задач и перспективного видения».

В регионах

В день торжественного открытия выставки в целом ряде разделов прошли презентации проектов развития транспорта и транспортной инфраструктуры. В частности, на стенде Новосибирской области состоялся пресс-брифинг «Новосибирск — крупнейший транспортный узел Восточной части России. Инвестиционные проекты в транспортном комплексе Новосибирской области».

Как заявил **заместитель губернатора области Владимир Никонов**, в настоящее время Новосибирский регион реализует себя как крупнейший транспортный узел Восточной части России. Именно здесь находится точка пересечения крупнейших железнодорожных, автомобильных, авиационных и речных маршрутов. В минувшем, 2006 году грузооборот области вырос по сравнению с 2005 годом на 5,8%. На долю этого региона приходится 16% общего грузооборота Сибирского федерального округа, включающего в себя 16 субъектов Федерации.

Вице-губернатор обратил особое внимание на то, что за последние 5 лет инвестиции в транспортную инфраструктуру области выросли более чем в 2 раза, составив в минувшем году 6,5 млрд рублей.

И еще один весьма существенный момент. Новосибирская область и город Новосибирск находятся в центре нехарактерного по плотности заселения для восточной части страны экономического региона: на территории радиусом 600–700 км проживает 12–14 миллионов человек. Транспортное обеспечение этого района во многом осуществляется посредством транспортной инфраструктуры Новосибирской области. Этот регион является не только крупнейшим транспортным, но и распределительным узлом Сибири и Дальнего Востока, способным в оперативном режиме обслуживать десятки городов Сибири, Алтая, Казахстана и Средней Азии.

В 2005–2006 гг. на территории области введено более 40 новых, расширено и модернизировано более 340 действующих производств. К числу, безусловно, позитивных результатов экономической политики в Новосибирской области следует отнести снижение инвестиционного риска региона. В последние годы область входила в число наиболее динамичных регионов России по изменению инвестиционного риска.

В 2001–2006 гг. существенно усилились позиции региона по душевым показателям розничного товарооборота и платных услуг. Активно развивающаяся промышленность Новосибирской области предъявляет повышенные требования, в том числе и к транспортному комплексу региона.

Для обеспечения переработки растущих грузопотоков необходимо произвести модернизацию существующих объектов транспортной инфраструктуры и создание значительного количества новых.

Однако потенциал роста транспортной отрасли региона заключен не только в стремительно возрастающей потребности населения в передвижении и росте материального производства на территории самой области, но в большей мере в потребности транзитных и трансферных перевозок для других регионов России и соседних стран. Как отметил в беседе с нашим корреспондентом **заместитель генерально-го директора компании «Сибмост» Вадим Антонов**, одним из важнейших проектов в области развития дорожной инфраструктуры является строительство «Северного обхода» с внеклассным мостом через реку Обь длиной 924 погонных метра. В 2006 году ОАО «Сибмост» ввело в эксплуатацию 57 мостов и путепроводов общей длиной 5200 п. м. В их числе два внеклассовых моста федерального значения — Троицкий мост через реку Чулым в Томской области и Кузнецкий мост через реку Томь в Кемерово. Всего же за 61 год своей деятельности компания построила по всей России 3915 мостов и путепроводов общей протяженностью 289,2 км.

Программой развития автодорог предусмотрено также развитие автодорожных подходов города Новосибирска (завершение Северного обхода, строительство Восточного обхода и Юго-Западного транзита), а также строительство автомобильных дорог в 50–70-километровой зоне Новосибирского транспортного узла.

Немалый интерес у специалистов вызвал и раздел Ямало-Ненецкого автономного округа, где посетители выставки имели, в частности, возможность получить исчерпывающую информацию о строительстве мостовых переходов через реку Обь и реку Надым, а также развитии транспортной инфраструктуры в рамках мегапроекта «Урал промышленный — Урал Полярный». В этот проект включены автодороги и железнодорожные линии Полуночное — Обская и Обская — Бованенково. «Новый транспортный коридор, — пояснил **директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Ямало-Ненецкого автономного округа Александр Акилин**, — свяжет промышленный Урал с месторождениями полезных ископаемых на Полярном и Приполярном Урале, а также с зоной перспективной нефтегазодобычи — полуостровом Ямал.

Так участники форума обсудили роль информационных технологий в транспортной отрасли. На «круглом столе» «Стратегические направления государственной политики по обеспечению транспортной безопасности России» обсуждался ход реализации Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Открывая заседание, заместитель министра транспорта РФ Борис Король подчеркнул важность усиления мер безопасности на транспорте, сделав особый акцент на предупреждении террористических актов.

Рост финансирования означает усиление ответственности

Не будет преувеличением сказать, что и в этом пункте программы форума автомобильные дороги занимали одно из центральных мест. У представителей регионов, дорожников, приехавших из разных уголков страны, зарубежных

участников большой интерес вызвала уже сама тема «круглого стола» — «Дорожное хозяйство: задачи и перспективы», обстоятельный доклад, с которым выступил **руководитель Федерального дорожного агентства Олег Белозеров**.

«В последнее время существенно усилилось внимание к автодорогам со стороны Президента Российской Федерации и Правительства России, — подчеркнул он. — В Послании Федеральному собранию Российской Федерации от 26 апреля текущего года Президент России еще раз отметил, что «плохое состояние наших дорог, а порой и само их отсутствие является серьезным тормозом для развития».

Это усиление внимания к автомобильным дорогам обусловило и наметившиеся положительные тенденции с ростом объемов финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета. Так, в 2006 году в первоначально принятом федеральном бюджете объем финансирования дорожного хозяйства был меньше предыдущего года, и только поправки к закону о федеральном бюджете в конце года позволили превысить в сопоставимых ценах объем финансирования 2005 года. Правда, всего на 5%. В 2007 году, уже в первоначально принятом бюджете, объем финансирования дорожного хозяйства в сопоставимых ценах превысил предыдущий год на 30%. К этим средствам необходимо также прибавить и суммы, предусмотренные в Инвестиционном фонде Российской Федерации на реализацию дорожных инвестиционных проектов (а это более 27 млрд рублей на 2007 год), а также 30 млрд рублей, предусмотренные Посланием Президента РФ на 2007 г. С их учетом общий объем финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета в текущем году достигнет 250 млрд рублей.

«В последующие годы эта тенденция сохранится, — отметил Олег Белозеров. — В частности, принято решение об ускорении реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» с целью ее завершения в 2009 году или на год раньше запланированного срока. Предусмотренные в ней средства на 2010 год распределены между 2008 и 2009 годами.

Если это внимание со стороны руководства России будет соответственно поддержано и субъектами Федерации, то есть основания рассчитывать на существенное ускорение решения дорожной проблемы».

Вместе с тем, по убеждению главы Федерального дорожного агентства, столь серьезное усиление внимания к дорожной отрасли означает одновременно и повышение требований к результатам работы дорожного хозяйства. Эти результаты должны выражаться не только в увеличении объемов строительства, реконструкции и ремонта дорог, они должны привести к улучшению состояния и качества дорог, к повышению экономичности и безопасности пользования ими для грузовладельцев и пассажиров. И решать эту задачу можно только на основе программного метода с серьезным всесторонним и широким обсуждением проблемы.

Программный подход

Президент в своем Послании Федеральному собранию поставил задачу разработать и утвердить программу развития дорожной сети до 2015 года с безусловным приоритетом в ней строительства и реконструкции дорог.

Разрабатываемая в настоящее время программа будет направлена на увеличение тех показателей, которые

определены завершаемой федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» и дополнением новыми. В частности, необходимо привести сеть федеральных автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями. Это предусматривается сделать на основе перехода к 2011 году на финансирование дорожно-эксплуатационных работ по утвержденным нормативам затрат. Однако переход на нормативное финансирование эксплуатации дорог касается не столько финансов, сколько вопросов планирования и управления, заключения долгосрочных контрактов и обновления в них мер ответственности за обеспечение потребительских качеств дорог и поддержание их состояния в соответствии с нормативными требованиями. Этот переход связан с привлечением к работам крупных компаний, способных выполнить весь комплекс работ, от проектирования до строительства и содержания дороги и (главное) обеспечить надежные гарантии соблюдения условий долгосрочных контрактов.

В составе программы предлагается продолжить обеспечение основной части сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития сельскохозяйственного и лесопромышленного производства, подъездами по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

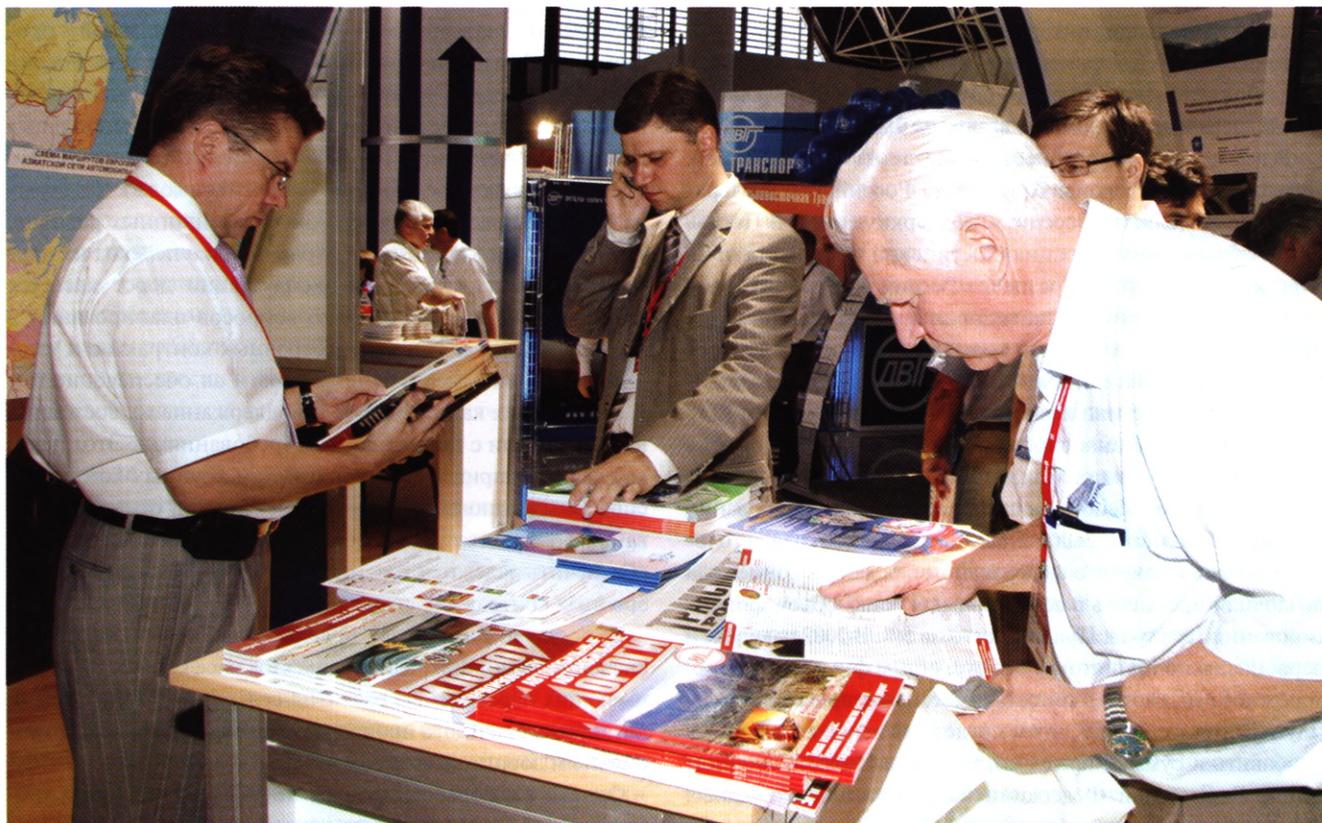
Однако наиболее серьезным целевым ориентиром программы в соответствии с уже отмеченным положением Послания Президента Российской Федерации о строительстве высококачественных федеральных трасс и реконструкции дорог предстоит сделать модернизацию участков дорог, перегруженных движением, и переустройство мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Для достижения целевых ориентиров в качестве основных программных проектов намечено рассмотреть строительство обходов крупных городов и центров субъектов РФ, а также реконструкцию необходимых для повышения устойчивости функционирования федеральных маршрутов мостовых переходов на дублирующих направлениях, на тех же обходах городов, на региональных дорогах, способных принять движение с федеральных направлений в случае необходимости. От этих маршрутов будут предусмотрены ответвления, обеспечивающие освоение новых территорий и ускорение социально-экономического развития субъектов РФ. Запланированы также ответвления в направлении пограничных переходов с сопредельными странами. В том числе предполагается предусмотреть завершение реконструкции автомобильных дорог на подходах к автомобильным пунктам пропуска, строительство подъездов к объектам, обеспечивающим безопасность государственной границы.

Реализация этой программы в сочетании с реализацией проектов, предусмотренных федеральными целевыми программами регионального характера, в том числе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья», «Юг России» и других, позволит заложить основу для создания устойчивой системы магистральных автомобильных дорог на всей территории страны.

Дорога — для пользователей, а не наоборот

Однако, наряду с перечисленными крупными и, безусловно, важными задачами, есть еще один аспект деятельности автомобильных дорог, который, по сути, является целью



и обоснованием их создания, оправданием тех немалых усилий и средств, которые затрачиваются на приведение и поддержание сети автомобильных дорог в работоспособном состоянии. Это — обслуживание пользователей дорог.

Современная автомобильная дорога (это, конечно, относится прежде всего к магистральным федеральным и межрегиональным трассам) должна превратиться в комплексное предприятие по оптимальному обслуживанию своих клиентов — участников движения, перевозчиков грузов и пассажиров. Предприятия придорожного сервиса (автозаправочные станции, магазины, придорожные кафе и т.д.) должны располагаться не в зависимости от выгоды их владельцев, а там, где удобно автомобилисту. Въезды на эти предприятия должны обеспечить полную безопасность как въезжающего, так и основного транспортного потока.

Придорожную полосу необходимо сделать безопасной: никто не застрахован от случайности, и автомобиль, потерявший управление, должен иметь возможность съехать с дороги без риска разбиться о стоящую у подошвы насыпи опору ЛЭП или пропороть корпус о кабельный столбик.

В последние годы автомобильные дороги стали активно вовлекаться в логистические транспортные процессы. Придорожные полосы застраиваются предприятиями, складскими учреждениями, грузовыми терминалами, которые требуют подъезда. Особенно активно застройка придорожных полос идет вблизи крупных городов.

Федеральные магистральные дороги, несмотря на принятие нового ГОСТа на геометрические характеристики автомобильных дорог, ограничивающего количество транспортных развязок на автомагистралях и скоростных дорогах и запрещающего организацию въездов на них в одном уровне, также быстро обустраиваются подъездами с придорожных территорий. Федеральное дорожное агентство только в 2006 году ликвидировало 8,4 тысячи таких не-

санкционированных въездов, однако на самом деле нужно ликвидировать в сотни раз больше.

Очевидно, что такие примеры и такой опыт имеются у большинства центров субъектов Российской Федерации и других крупных городов. В рамках «круглого стола» и в дальнейших дискуссиях необходимо обсудить стратегию увязки неизбежной застройки территорий вдоль крупных дорог с задачами обеспечения скоростного пропуска транспортных потоков, то есть решения тех задач автомобильных дорог, которые поставлены в Послании Президента Российской Федерации и о которых говорилось в начале выступления.

Еще одна проблема, связанная с вовлечением дорог в транспортно-логистические процессы, — организация доставки людей на предприятия. Кроме затронутой только что организации стоянок у предприятий, эта задача означает организацию маршрутов общественного транспорта. В соответствии с федеральным законом № 131-ФЗ эти вопросы находятся в сфере компетенции местных органов власти. Однако ходить автобусы будут по федеральным дорогам, автобусные остановки на них по проекту закона «О транспортном обслуживании» находятся в федеральной собственности, и ДТП с участием автобусов и пешеходов также будут происходить на федеральных трассах. Крайне необходимо решить проблему увязки транспортного обслуживания предприятий и населения с задачами обеспечения скоростного и безопасного пропуска транспортных потоков.

В соответствии с Градостроительным кодексом эта задача должна решаться в рамках схем территориального планирования субъектов Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство готовит заключения по этим схемам. Следует признать, что большая часть из них не соответствует тем задачам, которые перед схемами ставятся. В то же время перечисленным сейчас проблемам практически нет

места в этих схемах. Понятно, что причина — в недостатке, заложенном в Градостроительный кодекс. Статья 6 запрещает с 1 января 2008 года выкуп и резервирование земель для целей строительства и реконструкции объектов, которые не включены в утвержденные схемы территориального планирования. Это обстоятельство не оставляет времени продумать проблему.

По мнению руководителя Федерального дорожного агентства, нуждается в изменении технология разработки схем территориального планирования, чтобы решить проблему дорожного обслуживания территорий максимально эффективно и без ущерба для интересов транзитных перевозчиков.

Перспективные направления достижения задач, поставленных перед транспортным комплексом, в целом понятны, основные приоритеты вызваны самой жизненной необходимостью ускорения развития страны, они облечены в четкие поручения руководства страны.

«Наша задача на этом форуме и после его завершения, — подчеркнул Олег Белозеров, — выработать и реализовать те мероприятия, которые позволят достичь поставленных целей, устранить несоответствие состояния дорожной сети потребностям социально-экономического развития страны».

В ходе состоявшегося обмена мнений был охвачен широкий круг вопросов, непосредственно связанных с работой автодорожных организаций — от финансирования до приобретения современной техники и обустройства придорожной полосы. На «круглом столе» выступили: директор ФГУ «Росдортехнология» Н. Быстров, генеральный директор ОАО «ДСК «Автобан» А. Андреев, генеральный директор ОАО «Мостоотряд № 19» Е. Иголинский, директор ООО «Дорожник-92» Р. Алтунян, генеральный директор ОАО «Мостотрест» В. Власов, генеральный директор НПЦ «М Дорконтроль» В. Свежинский, другие участники. Не остались в стороне и зарубежные участники «круглого стола». Так, например, представители Франции и Ирана выразили готовность сотрудничать с Россией в строительстве автомобильных дорог.

Приманка для инвесторов

По данным организаторов, выставку «Транспорт России-2007», на которой впервые в таком объеме и полноте были представлены последние достижения в области всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры России, посетили около четырех тысяч человек. «Представленные в Сочи стенды по уровню подготовки не уступают проектам, выставляемым на престижных зарубежных площадках», — отметил после ознакомления с экспозицией **министр транспорта Игорь Левитин**. Наиболее подготовленные предложения Минтранс намерен включить в новую федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». В то же время, как прогнозирует **директор Департамента макроэкономического прогнозирования Минэкономразвития Андрей Клепач**, 2010–2015 годы будут началом запуска многих масштабных проектов. Он предсказывает настоящий бум в транспортной отрасли в следующей программной пятилетке. Она будет развиваться значительно быстрее других секторов экономики, вырастет объем государственных и частных вложений в транспортную инфраструктуру.

«Сейчас на транспортную отрасль приходится около 11% всех инвестиций в экономику, — заявил **заместитель мини-**

стра транспорта РФ Александр Мишарин. — Но к 2010 году этот показатель вырастет до 14%, а к 2015 году составит 20%. При этом главной «приманкой» для частных инвесторов является механизм концессионных соглашений».

Кстати, в Минтрансе РФ подготовлены предложения по корректировке закона о концессиях. Эти изменения предусматривают, что в законе более четко будет прописано распределение рисков между государством и инвестором. Это сделает концессии более привлекательными для частных вложений в транспортную инфраструктуру России, которые в 2006 году вдвое превысили государственные капиталовложения в эту сферу.

Форум станет ежегодным

Форум уже сейчас рассматривается как главная «транспортная площадка», где будут подписываться основные соглашения, в том числе между бизнес-сообществом и властью, подводиться экономические итоги года, заключаться основные государственные договора.

О выстраивании открытого и продуктивного государственно-частного партнерства в транспортной отрасли на форуме говорили многие бизнесмены.

По мнению **Раисы Паршиной, председателя Совета директоров ОАО «Дальневосточная транспортная группа»**, эффективное государственно-частное партнерство должно отвечать общим интересам и давать импульс развитию экономики. «Первый международный транспортный форум предоставляет прекрасную возможность всем участникам транспортного рынка поделиться своими рецептами решения этой задачи, сформулировать представителям органов власти конкретные предложения по мотивации частных компаний. Все это, в конечном счете, необходимо для повышения конкурентоспособности национального транспортного комплекса», — заявила она.

Первый вице-президент ООО КБ «Индустриальный кредит» Ольга Вилкул считает, что бизнес не может быть отделен от социальных проблем государства, в котором живет и работает. «Уже сегодня при активном участии бизнес-сообщества решаются задачи в сфере транспорта и организации автомобильного движения. Международный транспортный форум позволил увидеть и оценить инвестиционные возможности проектов в сфере автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта, а также помог обрести новые контакты».

«Для России, страны с мощным транзитным потенциалом, развитие транспортной инфраструктуры является едва ли не определяющей задачей, — уверен **председатель Совета директоров ОАО «УРСА Банк» Игорь Ким**. — Наш банк работает в регионах страны, где значение разветвленной транспортной системы действительно велико. И, прежде всего, это находит выражение в развитии всех отраслей экономики регионов. Мы с удовольствием поддерживаем инициативу проведения Первого международного транспортного форума и готовы к плодотворному сотрудничеству».

Так что и государственные структуры, и бизнес едины во мнении — у форума, который планируется проводить ежегодно и в разных регионах России, большое будущее.

**Алексей Никитушкин,
фото Юрия Пирогова**

Бетон бетону рознь

Руины свиноводческой фермы в с. Бушевка



Объективка

Константин Сергеевич Крючков родился в 1941 году. Окончил Московский автодорожный институт. Работал мастером на строительстве дорог, монтировал и налаживал асфальтобетонные заводы по всему Советскому Союзу. В производственном объединении «Асфальтобетон» работает с 1973 года: начинал механиком, был главным инженером, сейчас возглавляет ЗАО «Асфальтобетон». Ветеран труда.

Интрига

Эти сведения мы почерпнули, к сожалению, из газетных публикаций, причем не первой свежести — несмотря на все усилия, с сотрудниками редакции «АД» Константин Сергеевич Крючков встретиться отказался. Что же вызвало наш к нему интерес?

Есть в Московской области Шаховской район. А в районе том — крестьянское хозяйство СПК «Муриково», которое в последние 15 лет выживало, как, впрочем, подавляющее большинство крестьянских хозяйств. Работали муриковцы, получали и приличные надои, и стабильные урожаи, о чем не раз рассказывала районная газета. Дела, как у многих, шли не блестяще. И вот... в 2002 году К.С. Крючков пришел туда инвестором. Зарегистрировали предприятие, которое назвали «АБ — Муриково», передав К.С. Крючкову 532 имущественных и земельных пая. (Для непосвященных, один пай соответствует 5,6 га.) По свидетельству руководителя СПК «Муриково» Николая Медведкова, «был составлен договор, в котором он (К.С. Крючков. — Прим. ред.) принимает эти пай, обязуется выплатить акционерам (членам СПК «АБ — Муриково». — Прим. авт.) их стоимость в течение пяти лет и использовать землю по назначению, то есть пахать и сеять, заниматься сельхозпроизводством» (газета «Шаховские вести» № 21, 25 мая 2007 г.). Люди оживились, для них в конце тоннеля забрезжил свет. Думали, что теперь-то уж дела пойдут на лад.

Вот как об этом рассказывается в статье «Подвижники земли нашей», опубликованной в журнале «Московские торги» № 5 (30), 2002. «Начинать пришлось почти с нуля — такова была степень хозяйственной разрухи. Прежде всего, ради спасения еще оставшихся коров, состояние которых было крайне плачевно, в срочном порядке закупили комбикорм и семена для надвигающейся посевной. Была произведена комплексная оценка всего наличного имущества. С полей собрали брошенную технику, закупили запчасти и отремонтировали ее по мере возможности. Запустили пилораму. Сами начали делать ворота, двери и рамы, стеклить окна. Запустили гвоздильный цех. Организован и пошивочный цех, где шьют варежки, рукавицы, халаты, простыни, банные принадлежности. С целью расселения вновь прибывающих работников в деревнях выкупаются дома. Для обустройства скотины был взят наименее затратный курс на восстановление старых коровников. На сегодняшний день в хозяйстве полностью функционирует 7 коровников на 1000 коров, практически восстановлены 4 свинарника: отремонтированы крыши, вставлены новые рамы с застеклением, осталось подать электроэнергию и сварочные работы завершить. поголовье скота планируется довести до 20 000 свиней, 2000—3000 коров и 5000 овец. Сегодня в наличие имеется 830 свиней и примерно столько же коров с телятами. Планово создается собственная кормовая база, без которой при ориентировке исключительно на покупку комбикормов хозяйство не сможет стать рентабельным. Ведутся подготовительные работы к высаживанию в этом году картофеля на двухстах гектарах. Еще 100 га будут засеяны кормовыми турнепсом и свеклой. Помимо этого, ежегодно заготавливается рожь, овес, пшеница, вика и клевер при ограниченной закупке комбикормов. Фирма «Асфальтобетон» профинансировала создание молочного цеха, включая проектирование и монтаж оборудования. Закуплены упаковочные аппараты для оригинальной небумажной упаковки. Цех будет введен в действие при достижении 2000 поголовья коров». И даже: «В дальнейшем, после выкупа в Москве здания по Никола-Щеповскому переулку планируется открытие магазина экологически чистых продуктов СПК «АБ — «Муриково», кафе и сети столовых. Сегодня в СПК объединены почти все владения бывшего совхоза, а это 11 000 га сельхозугодий, включая 4000 га пахотных земель».

Здорово, правда? Только, как нам удалось выяснить, все это не соответствует действительности. И даже, наоборот, сплошное, извините, вранье — с приходом в Муриково уважаемого господина Крючкова ситуация, наоборот, стала меняться к худшему.

По словам А.И. Тимофеевой, начальника отдела сельского хозяйства администрации Шаховского муниципального района, с каждым годом положение в хозяйстве заметно ухудшалось, а 2006 год оказался и вовсе провальным. «Средняя урожайность зерновых в СПК «Муриково» в 2006 году составила 4 центнера зерна с гектара (чтобы засеять 1 га, необходимо примерно 3 центнера. — Прим. авт.). Надои — одни из самых низких в районе. Заготовленных

кормов до конца зимовки не хватило, пришлось выгонять дойное стадо на пастбище, когда настоящей травы еще и в помине не было». В общем, «хозяйство закончило прошлый год с убытком в 891 тысячу рублей, а первый квартал 2007 года принес еще полтора миллиона рублей убытка. И весеннюю посевную по-настоящему провести не удалось. Ведь по официальным данным гостехнадзора, ни один трактор в СПК «Муриково» не прошел технический осмотр» (выдержки из газеты «Шаховские вести» № 22, 1 июня 2007 г.).

Подвижник земли нашей

А вот как о хозяйстве и о том, как, собственно, в Муриково появился «Асфальтобетон» рассказывает уважаемый господин Крючков. «Как-то один из моих друзей завез меня в подмосковный совхоз в Шаховском районе. Ужасное было впечатление. Полная разруха, развал, маленькое стадо коров осталось, да и те — одни ребра. Кормов нет, семян нет, техника рассыпается на ходу, часть вообще в поле брошена. Что делать? Жалко же народ, пропадает. Я всю брошенную технику в мастерские с поля притянул, купил им запчасти, мужики ремонтом занялись. Привезли семена, отсеялись. А там молодая трава поднялась — коровы оживать начали. Чуть позже помогли им восстановить коровники, свинарники, остановили разор. Сейчас там около 1000 свиней и 750 рогатых. Нынче к зиме подготовим помещение на 100 телочек, так что к морозам они в тепле будут. Главное, чтобы сельчане сами продержались, выстояли, развиваться начали. Село — это же надежда и опора России» (газета «Московская среда» № 036, стр. 2 от 22.09.2004).

Для справки — сегодня в хозяйстве осталось 320 полутелочек коров, надои от которых не превышают 5 литров в сутки, да полуразрушенная ферма, которая ранее была предназначена для производства товарной свинины. Ни о каких заводах и речи нет, не говоря уже о магазине в Москве.

Аль Капоне местного разлива

Откуда вдруг спросите вы, уважаемые читатели, такой пристальный интерес к сельскому хозяйству в редакции журнала «Автомобильные дороги»? Внесем ясность.

Газета «Шаховские вести» № 22, 1 июня 2007 г. сообщает, что в прессе «появилось объявление, что в СПК «Муриково» происходит оформление свидетельств на землю и оформляются они не на предприятие, а на частное лицо». Дело в том, что на этих самых землях, которые, как свидетельствуют документы, еще не прошли оформление до конца, более того, процедура оформления собственности на них сегодня приостановлена... строится дорога. Узнать, что за организация ведет строительство, оказалось затруднительно. Сегодня стройка приостановлена, а вот с чьего разрешения и на чьи средства она велась — остается только гадать. Кроме того, в районе ходят упорные слухи о строительстве на муриковской земле элитного коттеджного поселка. Выводы, как говорится, делайте сами...

Но и это еще не все. В самое последнее время в Муриково пришли... другие инвесторы с проектом создания крупного хозяйства по производству товарной свинины. С одобрения администрации Шаховского района пайщики СПК «Муриково» им поверили, на общем собрании сняли с должности



Помещение фермы внутри

прежнего председателя, упомянутого Николая Медведкова, который, кстати, так и не смог отчитаться перед собранием о положении дел в хозяйстве и проделанной работе. Избрали нового председателя. В ответ на это уважаемый господин Крючков, подвижник земли нашей, выставил на ключевых объектах СПК — в здании правления и производственных мастерских, а также в коровнике — вооруженную охрану, которой указано никого не подпускать к означенным объектам, и в первую очередь — нового председателя. Всемерно препятствует уважаемый господин Крючков доступу нового руководства к уставным и бухгалтерским документам кооператива. Естественно, в результате этих «подвижнических» действий муриковское хозяйство, и так работавшее со скрипом, и вовсе встало. В период междувластия члены кооператива не имеют возможности вести сенокос, так как охрана не подпускает никого к технике. Посевная уже провалена. А значит, печальные показатели, свидетельствующие об умирании хозяйства, по крайней мере, в ближайшее время не изменятся. И не по вине инвесторов, в интересах которых, наоборот, все возрождать и восстанавливать. А дорожники понесут убытки оттого, что строили дорогу на чужой, не оформленной в собственность земле, без всякого на то официального разрешения.

Эпилог

К сказанному остается только добавить, что одним из проектов, из числа объявленных Президентом РФ национальными, является ускоренное развитие аграрно-промышленного комплекса страны. А это означает, что каждый обязан способствовать этой работе, и уж не в коем случае не чинить препятствия. В этом смысле действия уважаемого господина Крючкова идут, извините, вразрез с обозначенной руководителем государства линией. Уж не говоря о том, что оный господин изначально пришел на земли Шаховского района, чтобы «пахать и сеять, заниматься сельхозпроизводством».

Сергей Филимонов

www.sdm-expo.ru

www.demo-expo.ru



СТРОЙДОРМАШ
НАЦИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА ТЕХНИКИ
ДЕМО-ЭКСПО'2007

12/13/14 сентября 2007 года
Москва, Аэродром ТУШИНО

Организатор:

САМ Альянс
 www.sdm-alliance.ru
 (495) 543-7736

Генеральный
ИНФО-партнер:

**Основные
Средства**

Главный
ИНТЕРНЕТ-партнер:

ЭКСКАВАТОР.РУ
 ПЕРВЫЙ ЭКСКАВАТОРНЫЙ

реклама

Информационные партнеры:





Упрдору «Кубань» – 70 лет!

Выпуск подготовил Сергей Рябов.

Редакция благодарит за оказанную помощь в сборе материалов главного инженера Упрдора «Кубань»
Виталия Плужникова и начальника отдела качества Александра Носачева.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ 29

Этапы большого пути



Лазутин Леонид Григорьевич
С 1955 по 1969 гг.
начальник Управления Азово-Черноморских
автомобильных дорог ГУШОСДОРа

История ФГУ «Управление федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю Федерального дорожного агентства» начинается с ноября 1937 года. Предприятие было создано для выполнения работ по ремонту и содержанию дорог общегосударственного значения, проходящих по территории края общей протяженностью 668 км, в том числе:

- автодорога Краснодар – Тоннельная протяженностью 127 км;
- Черноморское шоссе (от города Новороссийска до границы с Грузинской ССР) протяженностью 380 км;
- автодорога Анапа – Новороссийск, протяженностью 58 км;
- Краснодарское шоссе протяженностью 58 км;
- подъезды к Черноморскому шоссе общей протяженностью 45 км.

Все эти дороги подразделялись по типам покрытия:

- асфальтобетонные – 10 км;
- чер щебеночные (по типу пропитки) – 76 км;
- булыжные – 8 км;
- гравийные и щебеночные – 544 км;

– грунтовые – 30 км.

Ширина проезжей части колебалась от 3,5 м до 4,5–6,0 м.

В период с 1937 г. по июнь 1940 г. ОШОСДОРом выполнялись работы по устройству чер щебеночных покрытий способом пропитки на участках Черноморского шоссе от Геленджика до Михайловского перевала, от Туапсе до Дедеркой и пос. Лоо до Сочи. В этот же период в районе Сочи – Мацестинские курорты были проведены большие работы по реконструкции Черноморского шоссе с устройством асфальтобетонной магистрали с двенадцатиметровой шириной проезжей части, постройкой виадуков через долины рек Мацеста и Верещагинка и железобетонного моста через реку Сочи.

Во время Великой Отечественной войны ОШОСДОР УНКВД совместно с дорожными войсками Красной армии обеспечивал ремонт и содержание дорог для нужд Северо-Кавказского фронта и Черноморской группы войск Закавказского фронта (ОШОСДОР ГДУ Красной армии). Для обеспечения непрерывного и бесперебойного передвижения войск во время военных действий был построен металлический мост через реку Шахе (пос. Головинка) длиной 250 п. м. и деревянный (затопляемый) мост через реку Нечепсуго (пос. Новомихайловский) длиной 122 п. м. После освобождения территории Краснодарского края от немецко-фашистских захватчиков (1943 г.) дорожники в течение полутора лет полностью восстановили Черноморское шоссе. В течение 1943–1944 гг. были построены металлические мосты через реки Афипис, Убин, Иль, Зыбза, Хабль, Ахтырь, Володарка, Неберджай, Баканка и восстановлены деревянные мосты через реки Кубань и Абин общим протяжением 320 п. м. За это время было восстановлено земляное полотно и построено гравийное покрытие на протяжении 150 км.

За период с 1945 по 1952 гг. были закончены работы по переводу белого шоссе в усовершенствованное черное покрытие на всем протяжении Черноморского шоссе путем устройства одиночных и двойных поверхностных

обработок и местами облегченной пропиткой, без изменения плана и продольного профиля дороги.

В связи с быстрым ростом интенсивности движения по Черноморскому шоссе за послевоенные годы выявилась необходимость улучшения его технических показателей, включая изменение профиля и плана. С этой целью, начиная с 1953 года разрабатывалась проектная документация на реконструкцию Черноморского шоссе на участке г. Новороссийск – пос. Лоо (протяжением 310 км).

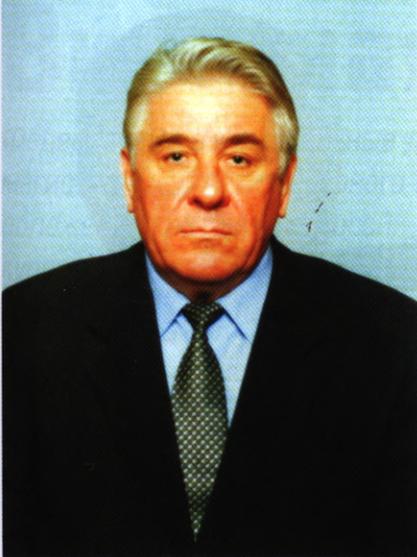
В 1954 г. ОШОСДОР Краснодарского края был реорганизован в Управление автомобильной дороги Анапа – Новороссийск – Батуми с дислокацией в г. Адлере Краснодарского края. В состав Управления входили следующие подразделения: 10 дорожно-эксплуатационных участков; 3 дорожно-строительных района; Мостостроительный участок УШОСДОРА Грузинской ССР; ремонтно-механические мастерские; 14-й отряд ВОХР 1-й категории.

Управление обслуживало все автомобильные дороги общегосударственного значения Краснодарского края, а также автотрассы, проходящие по территории Грузинской ССР, в том числе и на озеро Рица.

В 1954 году по материалам проектной документации, составленной на основании полевых изысканий, проведенных проектной группой, были



Афощенко Валентин Сергеевич
С 1969 по 1985 гг.
начальник Управления Азово-Черноморских
автомобильных дорог



**Прокопенко Василий Иванович
с 1985 по 1998 гг.
начальник Азово-Черноморской
автомобильной дороги**

начаты работы по реконструкции Черноморского шоссе (участок г. Новороссийск – пос. Лоо). Чтобы представить себе дорогу до реконструкции, достаточно сказать, что только кривых с радиусом 20 метров на этом участке было более 1062 шт., с радиусом до 30 метров – 1042 шт., до 60 метров – 1729 шт. При реконструкции этого участка за счет спрямлений получено сокращение трассы на 48 км, или на 15%, а также уменьшено количество углов поворота с малыми радиусами – на 1311 шт. (87% к общему количеству), в связи с чем затраты на реконструкцию участка полностью окупилась к 1963 г. (моменту окончания работ). Наиболее существенные спрямления были осуществлены на 20 участках, представляющих собой главным образом крупные перевалы, такие как Михайловский, Пшадский, Тешевский, Шабановский, Тенгинский, Ольчинский, Агойский и Ашейский. При реконструкции этих участков было переработано более 10 млн м³ земляных масс при разработке выемок и полувыемок в скальных грунтах взрывным способом, бульдозером и экскаватором. Кроме того, построено верховых и низовых подпорных стен более 38 км (211,7 тыс. м³).

На реконструированном участке г. Новороссийск – пос. Лоо построены большие и средние мосты через р. Шапсуго, Казачья, Шепси, Маконсе, Аше, Мамерна, Цуквадже, Чемитоквадже, Лоо. Некоторые из перечисленных мостов работают и сегодня.

В 1956 г. Управление автодороги Анапа – Новороссийск – Баку было переименовано в Управление Азово-Черноморских автомобильных дорог общегосударственного значения с дислокацией аппарата в г. Краснодаре.

С 1 февраля 1956 г. были приняты от Краснодарского краевого управления автотранспорта шоссейных дорог автомобильная дорога Крымск – Варениковская – Тамань протяженностью 138 км и организован ДЭУ с дислокацией в ст. Варениковская; автодорога Павловская – Краснодар протяженностью 145 км и организован ДЭУ с дислокацией в ст. Кореновск. Таким образом, за период с 1954 по 1960 гг. были приняты в сеть дорог общегосударственного значения автомобильные дороги: Павловская – Краснодар с подъездами, Крымск – Порт Кавказ, Новороссийск – Абрау-Дюрсо с подъездами к Черноморскому шоссе общим протяжением 292 км.

С 1960 года Управлением выполнялись работы по реконструкции дороги Крымск – Порт Кавказ. В это время был построен обход города Крымска.

В 1961 г. при ДЭУ № 134 в г. Туапсе было создано прорабство по строительству мостов.

С 1964 года продолжались работы по реконструкции Черноморского шоссе, переименованного в автодорогу Новороссийск – Батуми, а затем Новороссийск – Тбилиси – Баку. Построен прекрасный участок дороги Сочи – Адлер с эстакадами и тоннелями с 4-полосным движением автотранспорта.

В результате проведенных проверок работ по состоянию на 01.01.1991 года сокращение автодороги составило 65,0 км.

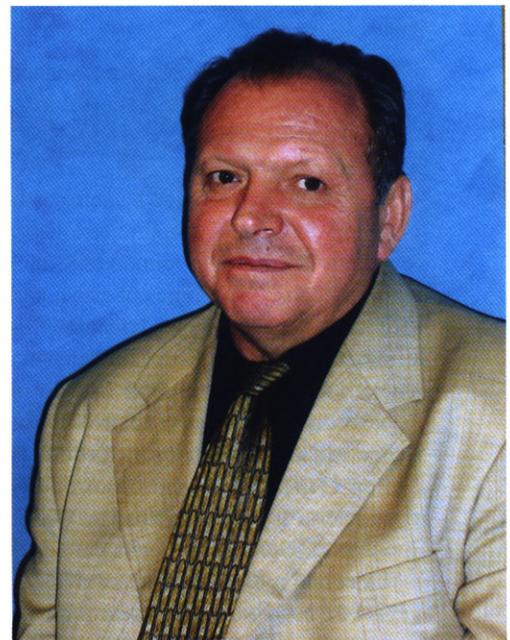
Были выполнены также работы по перестройке больших и средних мостов через реки: Адерба, Пшада, Вулан, Джубга, Шапсуго, Агой, Туапсе, Агура, Машеста, Хоста, Сухая речка, Старая, Кубань, Неберджай, Небуг, Чибий общей протяженностью 1245 п. м. Работы проводились в основном собственными силами.

В 1972 г. в состав Азово-Черноморского управления вошли шесть ДРСУ и Центральные ремонтно-механические мастерские: ДРСУ № 2, г. Сочи, протяженность – 228 км дорог; ДРСУ № 3, г. Геленджик, протяженность – 146,7 км дорог; ДРСУ № 4, г. Туапсе, протяженность – 197,9 км дорог; ДРСУ № 5, г.

Кореновск, протяженность – 187,4 км дорог; ДРСУ № 6, ст. Варениковская, протяженность – 138,5 км дорог.

Таким образом, по состоянию на 01.01.1973 г. Азовчерупрдор имел в своем ведении сеть автомобильных дорог общегосударственного значения общей протяженностью 1073,1 км, в том числе: цементобетонных – 66,1 км – 6,2%; асфальтобетонных – 338,8 км – 31,1%; чернощебеночных – 673,2 – 62,7%.

С 1968 г. по 1985 г. проводилась огромная работа по улучшению параметров дорог, перестройке искусственных и специальных сооружений, обустройству дорог в свете требований времени, связанных с развитием автотранспорта, уширению проезжей части до трех-четырех полос движе-



**Кравченко Евгений Андреевич
с 1998 по 2005 гг.
начальник ГУ «Управление федеральных
автомобильных дорог по Краснодарскому краю»**

ния, а также строительство обходов населенных пунктов. Введены в эксплуатацию: 1975 г. – 28,4 км (обход г. Краснодара); 1976 г. – 5,1 км (обход пос. Кабардинка); 1981 г. – 3,9 км (обход г. Туапсе); 1985 г. – 8,1 км (обход г. Геленджика); (обход ст. Владимировка, обход г. Крымска, г. Абинска, I очередь обхода г. Анапы).

В 1985 г. введен в эксплуатацию участок дороги Адлер – Красная Поляна протяженностью 19 км с тоннелем.

Введен в действие участок автодороги Сочи – Адлер с эстакадами и двумя тоннелями с четырехполосным движе-



Афанасенков Владимир Николаевич
с 2005 по 2006 гг.
начальник ГУ «Управление федеральных
автомобильных дорог по Краснодарскому
краю»

нием, Восточный обход г. Краснодара (28,4 км), обход г. Геленджика (8,1 км), обход г. Туапсе (3,9 км), обход пос. Кабардинка (5,1 км).

В 1999–2001 гг. введено в эксплуатацию 91 км автодорог I технической категории и 21 мост и путепровод общей длиной 2,3 км. Это такие объекты, как мостовой переход через ущелье Чемитоквадже, который представлен на соискание государственной премии в области строительства и архитектуры, Мацестинский автодорожный тоннель длиной 1316 пог. м, аналогов которому на то время в нашей стране не было. Проведена реставрация виадука через р. Мацеста и р. Верещагинка в г. Сочи.

В 2000 г. создано новое предприятие, первое в России, – ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели». Это позволило оптими-

зировать расходы, и сегодня на 30% эффективнее используются бюджетные средства. Создана оптимальная система управления федеральными автомобильными дорогами Краснодарского края. Эффективность работы ФГУ ДЭП увеличена на 20%. Созданы системы контроля за использованием придорожной полосы и размещения объектов сервиса и рекламы, эффективная система управления государственным имуществом, снижены издержки производства, эффективность использования возросла на 15%.

На 01.01.2007 г. ФГУ Упрдор «Кубань» обслуживает 1519,43 км федеральных автомобильных дорог с количеством полос движения от двух до четырех, в том числе: I категории – 311,25 км; II категории – 1095,50 км; III категории – 76,18 км; IV категории – 37,99 км.

На этих дорогах имеются 10 тоннелей общей протяженностью 663,5 м, подпорные стены (94,98 км), барьерные ограждения (768,7 км), в том числе металлические (695,8 км) и железобетонные (72,89 км).

Построены элементы инженерного обустройства дорог и благоустройства: автобусные остановки (всего) – 1024, в том числе: с автопавильонами – 731; площадки-стоянки автомобилей – 282; площадки отдыха – 31; транспортные развязки в разных уровнях – 26; пешеходные переходы в разных уровнях – 33, в том числе: надземных – 10, подземных – 23.

Сегодня ФГУ Упрдор «Кубань» – современная производственно-хозяйственная структура, овладевшая методами работы в рыночных услови-



Безродный Олег Константинович
с 2006 по 2007 гг.
исполняющий обязанности начальника
ГУ «Управление федеральных автомобильных
дорог по Краснодарскому краю»

ях, способная решать возложенные на нее задачи по поддержанию и улучшению транспортно-эксплуатационного состояния дорог и искусственных сооружений. В коллективе работают высококвалифицированные специалисты, имеющие профессиональный опыт и большое желание работать на совесть и творчески.

В настоящее время продолжается активная работа по реконструкции, капитальному ремонту федеральных автомобильных дорог, повышению безопасности движения, что оказывает положительное воздействие на все сферы социальной и экономической жизни Краснодарского края.



Коллектив ФГУ Упрдор «Кубань»

Визитная карточка России

Федеральные автомобильные дороги Краснодарского края – это ключевое звено как магистральной сети Северного Кавказа, так и сети дорог общего пользования. Срединное положение края на юге России, развитые экономика и инфраструктура, наличие Черноморской курортной зоны, имеющей международное значение, определили мощные автотранспортные потоки по федеральной сети дорог ФГУ Упрдор «Кубань».

Сегодня на балансе Управления федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю находится 1520,879 километров федеральных автомобильных дорог, в том числе – 1316,611, проходящих в административных границах Краснодарского края.

– За последние четыре года на федеральной трассе М-4 «Дон» наиболее значимой автомобильной дороге в Краснодарском крае и Республике Адыгея, на ее важнейшем участке Джубга – Сочи, а также дороге Джубга – Новороссийск в сторону от Краснодара до Анапы интенсивность движения возросла в 2–2,5 раза, – рассказывает начальник ФГУ Упрдор «Кубань» Игорь Кравченко. – Пиковые нагрузки, зарегистрированные в июле прошлого года на Джубгинском посту, в месте слияния дорог со стороны Новороссийска и Сочи, составили 62 тысячи автомобилей в сутки при пропускной способности федеральных дорог на этих участках не более 12–15 тысяч автомобилей. Интенсивность растет, а пропускная способность остается прежней. Если учитывать инфляцию, то с 2002 года по сегодняшний день их финансирование практически не приросло. Это одна из причин, почему новое строительство осуществлялось очень медленными темпами. Однако за последние шесть месяцев картина изменилась в лучшую сторону.

В этом году на участке автомагистрали «Дон» от границы с Ростовской областью до станции Павловской будут сданы в эксплуатацию первые четыре километра дороги 1-Б категории (3- и 4-полосное движение). Уже готов проект реконструкции следующих восьми километров с развязкой, а затем предстоит осилить еще одиннадцать километров с большой 2-уровневой развязкой в самой Павловской. Задача – чтобы на всем этом перегоне, где



Начальник ФГУ Упрдор «Кубань» Игорь Кравченко

летом интенсивность движения достигает 40 тысяч автомобилей в сутки, не осталось ни одного участка с двухполосным движением. В перспективе – трех-четыреполоска добежит до Краснодара. До 2010 года планируется завершение работ по реконструкции участка от Восточного обхода Краснодара до Горячего Ключа с доведением параметров автодороги до нормативов 1-Б категории. Стоимость работ в ценах 2006 года составляет примерно два миллиарда рублей.

– *Удастся ли ликвидировать заторы?*

– В перспективе намечено заменить двухполосную дорогу на современную магистраль до самого Джубгинского поста, а на следующих десяти километрах в сторону Новороссийска улучшить технико-экономические показатели дороги, ее надежность и ровность.

В прошлом году 50 километров автомагистрали «Дон» от Горячего Ключа до КППМ Джубга отремонтировали силами подрядных предприятий Упрдор «Кубань». Было проведено уширение проезжей части на одну полосу движения. Кроме того, провели ремонт,

в том числе капитальный, мостовых сооружений.

С 2010 года планируем приступить к реконструкции этого участка с доведением его параметров до нормативов 1-Б категории. Ориентировочная стоимость работ, в соответствии с обоснованием инвестиций составляет 18 миллиардов рублей. До 2009 года планируется полностью отремонтировать участок дороги от Джубги до Геленджика.

– *Самый важный транспортный узел Кубани находится в Новороссийске. Здесь располагается крупнейший в России глубоководный незамерзающий порт, специализирующийся на перевалке внешнеторговых и транзитных грузов. Но с дорогами городу не повезло?*

– Действительно, без радикального изменения движения в Новороссийске его дальнейшее экономическое и социальное развитие будет затруднено.

С развитием города и его портовых терминалов интенсивность движения по магистральным улицам составит 3500–8000 автомобилей в сутки. Учитывая эти расчеты, первоочередным объектом строительства признан обход Новороссийска протяженностью око-

Главный инженер Виталий Плужников



ло 30 километров: от км 1535 автомагистрали «Дон» в районе нефтетерминала «Шесхарис» до п. Верхнебаканский в районе км 136 автомобильной дороги Краснодар – Новороссийск. Кроме того, намечено построить два подъезда от Юго-Восточного грузового района и улиц Сакко и Ванцетти.

Первая очередь строительства включает участок протяженностью 25 километров от транспортной развязки на Анапу и Краснодар с выходом на автомагистраль «Дон» за цементным заводом «Октябрь». После завершения строительства обходной дороги снизится аварийность и сократится время оборачиваемости грузов в порту.

– *Игорь Николаевич, почему, на ваш взгляд, на Кубани намечилось отставание качества федеральных дорог от региональных?*

– Накопились проблемы развития сети федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю и Республике Адыгея. В частности, на первое октября 2005 года объем незавершенных работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог составляет более 1 млрд рублей при сметной стоимости начатых объектов около 19 млрд рублей (в ценах 2005 года). При таких темпах объекты можно завершить лишь через 25–30 лет. Кроме того, на 180 км участках дорог, которые ожидают финансирования, не проводятся регламентные ремонтные работы.

Основные проблемы: корректировка проектно-сметной документации, разработанной в 1997–2002 годах, а также переработка или дополнение методики расчета стоимости ПИР; формирование землеустроительных и межевых дел; выплата компенсаций землепользователям, арендаторам и собственникам земельных участков, изымаемых для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог и сооружений на них; заключение договоров права ограниченного пользования «чужими» земельными участками.

– *Как продвигается проект строительства платной дороги Абинск – Кабардинка?*

– В этом году на ее проектирование выделяется один миллиард 800 миллионов рублей. Это очень хороший

проект для применения новейших технологий и привлечения высококвалифицированных кубанских подрядчиков, в том числе с международным уровнем: не секрет, что местные дорожники выполняют подряды и в Арабских Эмиратах, Африке, и даже в Европе – завоевывают рынок труда по всему свету.

Однако по закону платные дороги могут появиться только там, где есть альтернативный путь. И пользователь автодороги будет сам выбирать, где ему удобнее ехать. Предусматривается, что платная магистраль – это более комфортабельный и скоростной путь, а за удобства и сэкономленное время не грех и заплатить. Кроме того, федеральный бюджет не будет полностью финансировать строительство, а лишь на паях с частным инвестором, который затем получит право на управление дорогой. За счет сборов за проезд и эксплуатацию придорожных территорий инвестор вернет вложенные деньги. При этом дороги останутся в государственной собственности и со временем, после окончания срока договора с инвестором, могут стать бесплатными, либо срок их концессии будет продлен. Так или иначе, бюджет и наши граждане от этого только выиграют.

По сообщениям Министерства транспорта РФ, желающих принять участие в конкурсах на строительство первых платных дорог достаточно. Свой интерес обозначили не только российские инвесторы, но и бизнесмены Германии, Южной Кореи и Японии. Здесь важен обоснованный подход к проблеме: надежность гарантий, обоюдный интерес (инвестора и государства) и реальная окупаемость инвестиций.

– *Появятся ли на Кубани скоростные автобаны?*

– Они возможны на дороге Абинск – Кабардинка, на участке автодороги Краснодар – Новороссийск (км 0 – км 35) от аула Тугургой до станции Северской и от станции Северской до Абинска (км 35 – км 95). Автобаны предполагают расчетную скорость 120 км/ч, четыре полосы движения, все пересечения только в разных уровнях и современные объекты придорожного сервиса. На мой взгляд, это не далекое будущее и остается только порадоваться за Кубань.

Начальник ФГУ Упрдор «Кубань» Игорь Николаевич Кравченко проводит производственное совещание



Будущее – за новейшими технологиями

Все начиналось с дорог... Вот уже сорок лет дорожно-строительное предприятие Группы компаний «Автобан» осуществляет свою деятельность. Новая история компании началась в 1992 году и к настоящему моменту компания входит в пятерку ведущих подрядчиков Упрдор «Кубань».

В 1992-м, переломном году, руководство предприятия приняло решение об акционировании. В созданном ОАО «Автобан», первом предприятии в нынешней группе компаний, главной задачей было сохранить коллектив и производственную базу. Несмотря на все сложности, она была успешно решена, что позволило поступательно наращивать объемы выполняемых работ, и шаг за шагом вырасти из небольшого предприятия районного масштаба в крупную компанию Краснодарского края.

Принятие рискованного решения об акционировании предприятия, все трудности его становления в годы «волнения» экономики нашей страны, сохранение коллектива и вывод компании на новый уровень – это все стало возможно благодаря команде профессионалов, компетентных и активных людей.

В настоящее время ОАО «Автобан» активно участвует в строительстве, ремонте и реконструкции федеральных



Председатель совета директоров группы компаний «Автобан» Владимир Волчихин

автомобильных дорог Кубани и Республики Адыгея. Только в прошлом году предприятие выполнило объем работ на строительстве автодорог и инфраструктурных проектах на сумму более

800 миллионов рублей.

– Сегодня группа компаний «Автобан» заняла прочное место на строительном рынке Южного федерального округа, – рассказывает генеральный директор акционерного общества Сергей Калашник. – И дорожное строительство – самое крупное направление ее деятельности. Конечно, в условиях рыночной экономики вкладывать все финансовые средства в одно направление деятельности весьма рискованно. А поэтому мы начали реализовывать стратегию диверсификации производства. В результате и был образован крупный региональный холдинг. В его структуре – ООО «Автобан-Мост», которое строит искусственные сооружения; строительное предприятие «Автобан-Строй», два сельскохозяйственных предприятия, транспортная компания. В 2005 году группа компаний «Автобан» пошла на определенный риск – выпуск облигаций на сумму 250 миллионов рублей со сроком обращения 4,3 года. И по-



Ремонт дороги ведет компания «Автобан»



Генеральный директор группы компаний «Автобан» Сергей Калашник

казателем доверия к эмитенту явилось то, что к наступлению срока оферты – предъявления облигаций к оплате (27 сентября 2005 года) – было продано ценных бумаг на 246 миллионов рублей из 250 миллионов и к оплате не было предъявлено ни одного рубля! Следующий, 2006 год стал знаменателен тем, что трем, входящим в холдинг, строительным предприятиям были торжественно вручены сертификаты соответствия интегрированной системы менеджмента качества по следующим международным стандартам: ISO 9001:2000, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:1999. И это – лучшее доказательство грамотно организованной работы группы компаний, возглавляемой 15 лет Волчихиным Владимиром Анатольевичем – председателем совета директоров группы компаний «Автобан».

– *Чем сегодня занимается ОАО «Автобан»?*

– Во-первых, сегодня мы проводим капитальный ремонт дороги на участке км 1417 – км 1424 трассы «Дон», – отвечает генеральный директор Сергей Калашник. – Вернее сказать, продолжаем капитальный ремонт, потому что это переходящий объект. Этот участок дороги протяженностью в 7 километров находится в районе села Молдавановка, между Горячим Ключом и Джубгой. В летний период этот участок дороги постоянно перегружен. Интенсивность автомобильного движения достигает здесь 40 тысяч автомобилей в сутки. По заказу Упрдора «Кубань» ведем капитальный ремонт

км 6 – км 12 дороги Новороссийск – Керченский пролив. Что касается трассы Краснодар – Новороссийск – это переходящий объект с прошлого года и в текущем он будет сдан в эксплуатацию. Кстати, укладка верхнего слоя здесь ведется с использованием щебеночно-мастичного асфальтобетона. ОАО «Автобан» освоил эту новую технологию еще три года назад.

– *Сергей Петрович, в чем отличие компании «Автобан» от других подрядчиков Упрдора «Кубань»?*

– Прежде всего – в применении новейших технологий. Для повышения качества мы порой сознательно идем на увеличение затрат производимых работ. Кстати, в штатном расписании компании есть заместитель директора по качеству, которому даны очень широкие полномочия. Он контролирует качество на месте проведения работ и имеет право остановить процесс в слу-

чае нарушения технологических требований. Также все асфальтобетонные смеси выпускаются с использованием щебня с кубовидной формой. Исторически сложилось так, что минеральная база в Краснодарском крае представляет собой галечниковые отложения древних русел рек, которые здесь протекали. Все карьеры в Краснодарском крае не имеют объем огромных предприятий, как, например, Воронежский карьер, производящий по 5–6 миллионов кубов. У нас множество различных карьеров, которые имеют производительность от 300 до 600 тысяч кубов в год. Многие из них используют морально и физически устаревшее оборудование. Мы сознательно пошли на расходы и в прошлом году закупили собственное дробильное оборудование – центробежную дробилку «Титан». Ее запустили как раз перед началом сезона, и сейчас





получаем качественный щебень с содержанием частиц лещадной формы до 6%, а, к примеру, требования ГОСТа – 10%. «Автобан» уделяет очень серьезное внимание и технологии укладки асфальтобетона. Судите сами. При применении асфальтоукладчика «Титан-325» с двойным трамбуемым брусом плотность уложенной асфальтобетонной смеси еще до уплотнения катками составляет 0,96–0,95. Кстати, уплотнение производится самым современным уплотняющим оборудованием ведущих зарубежных производителей (Dinapac и Hamm), а для достижения высоких показателей по ровности используется технология последней стадии уплотнения асфальтобетона без применения вибрации. Что касается производства земляных работ – ОАО «Автобан» также оснащен современным оборудованием («Комацу», Caterpillar и др.).

– *А в каком состоянии АБЗ вашего предприятия?*

– Наш асфальтобетонный завод «Тельтомат» далеко не молод. В прошлом и в этом году уже вложили в его модернизацию серьезные средства. Естественное желание – приобрести новый завод. Но сделать это, к сожалению, не позволяют те объемы работ, которые мы имеем на сегодняшний день. А потенциал у нас огромный! Хорошие специалисты, современная техника плюс мы вкладываем деньги в

учебу и обновление производства. Но нам нужны объемы. Все с нетерпением ждем реализации тех инфраструктурных проектов, которые намечены в Краснодарском крае. Конечно, очень хочется работать! И верим, что Минтранс и в его лице Росавтодор обратит на нас внимание.

– *Сергей Петрович, насколько мне известно, люди держатся за свое место. Почему?*

– У нас маленький социализм, – улыбается Сергей Калашник. – Есть и тринадцатая зарплата, и четырнад-

цатая. В коллективном договоре есть фиксированные суммы на проведение свадьбы, за рождение ребенка. А исполнилось работнику 50 лет, – мы, опять же, согласно коллективному договору, премируем юбиляра. И за выслугу лет мы тоже платим. Много ли вы найдете коммерческих компаний, где производят такие выплаты? По пальцам можно перечислить. Кроме того, мы активнейшим образом заботимся о здоровье работников. И особенно тех, которые уже давно работают на предприятии. К примеру, в прошлом году сын нашего экскаваторщика попал в автомобильную катастрофу, получил серьезную травму позвоночника. Парень мог бы остаться инвалидом на всю жизнь. Ему требовалось лечение за рубежом, стоимость которого превышала 10 тысяч долларов. Необходима была срочная финансовая помощь. Часть расходов взяло на себя ОАО «Автобан», другую – выплатили страховые компании. Кроме того, развиваясь, предприятие никогда не забывало о социальных проблемах общества. Стараемся помогать детским домам, школам, ветеранам, обществу слепых, спортивным коллективам. Перечисляем деньги на восстановление храмов. Это святое дело – недавно компания закончила строительство церкви в станице Смоленская. Вот так мы живем и работаем, следуя девизу «Автобана»: «Через процветание нашей компании улучшить жизнь в обществе». И надеемся выполнить нашу миссию!



Ставка на инновации

Группа компаний «Кубаньдорблагаустройство» – единственная фирма на строительном рынке Кубани, которая предлагает своим клиентам полный спектр услуг «под ключ». «Главными принципами нашей работы являются высокая культура производства и использование современных строительных технологий, что, в результате, дает отменное качество работ, выполненных в установленные сроки по разумным ценам», – так охарактеризовал свой холдинг заслуженный дорожник Кубани, почетный строитель России, депутат Законодательного собрания Краснодарского края, генеральный директор группы компаний «Кубаньдорблагаустройство» Юрий Васильевич Чепурной.



Генеральный директор группы компаний «Кубаньдорблагаустройство» Юрий Чепурной

В этом году наше предприятие, как и Упрдор «Кубань», отмечает свое 70-летие, – рассказывает заместитель генерального директора фирмы «Кубаньдорблагаустройство» Александр Алексеевич Слюсарь. – 4 июля 1937 года в Краснодаре был запущен в эксплуатацию асфальтобетонный завод «Дормост», который сразу же стал ведущим кубанским производителем асфальтобетона. На его базе и было создано наше предприятие, с которого берет начало система по содержанию, ремонту и строительству дорог в Краснодарском крае.

Вначале предприятие занималось содержанием городских дорог. А в 80-е годы мы вышли на уровень краевых и федеральных автотрасс.

Время шло, предприятие успешно развивалось, обзаводясь мощной техникой, осваивая современные технологии, расширяя ассортимент и повышая качество продукции. И каждый год из семи прошедших десятилетий

был частью неопенимого опыта в сфере строительства и реконструкции дорожно-мостового хозяйства.

Сегодня группа компаний «Кубаньдорблагаустройство» представляет собой мощный универсальный холдинг, в структуру которого входят асфальтобетонные заводы, участок бетонных изделий, дорожные организации, управление транспорта и механизации, сертифицированная лаборатория. Фирма располагает собственной сырьевой базой.

Генеральный директор группы компаний «Кубаньдорблагаустройство» Юрий Васильевич Чепурной возглавляет предприятие с 1989 года. Причем наибольшее развитие фирма получила именно в годы его руководства. Не лишне будет отметить, что по стопам энергичного отца пошел и сын. Сегодня Владимир Юрьевич Чепурной руководит дорожным управлением группы компаний «КДБ».

– Александр Алексеевич, какие работы по заказам Упрдора ведет в последнее время ваша фирма?

– Мы содержим участок федеральной дороги – подъезд к городу Краснодару протяженностью 17,8 километра. В прошлом году по заказу Упрдора «Кубань» реконструировали и сдали в эксплуатацию 10 километров автомагистрали «Дон». На введенном в эксплуатацию участке возведено 3 путепровода, проезжая часть на всем протяжении увеличена до 24,5 метра.

Подготовлена проектная документация по развязке на км 4+700 – подъезд к городу Краснодару.

В Краснодарском крае дорожная сеть постоянно развивается.

– Вы отметили, что фирма активно закупает новую технику и внедряет но-



вые технологии. Не могли бы вы об этом рассказать подробнее?

— В августе прошлого года мы начали монтаж завода по выпуску асфальтобетона «Амман» на производственно-технической базе фирмы. А в этом году, как раз перед началом сезона, его запустили в эксплуатацию. Производительность этого АБЗ составляет 240 тонн в час. Все имеющиеся в нашем распоряжении асфальтобетонные заводы способны производить 525 тонн асфальтобетона в час.

За последние годы мы полностью переоснастили парк наших машин и механизмов. Имеем спецмашины для обслуживания муниципальных, краевых и федеральных автодорог. Есть автомобили-пескоразбрасыватели, машины с отвалом для зимнего содержания дорог.

В фирме используется тяжелая техника зарубежных марок — «Катерпиллер», «Коматсу», «Хитачи», «Бобкэт».

В 2006 году мы переоснастили парк катков. Приобрели катки фирм «Хамм» и «Катерпиллер» массой от 6 до 25 тонн. У нас есть техника для выполнения всего комплекса дорожных работ — начиная от земляных и до установки дорожных знаков и разметки. В фирме есть техника и оборудование для разметки фирмы «Хоффман».

Вкратце хочу рассказать о нашем ноу-хау — технологии так называемого «шероховатого тонкослойного дорожного покрытия». Специалисты нашей фирмы разработали ее и запатентовали. Новая технология имеет неоспоримые преимущества: ее применение

позволяет в разы уменьшить затраты, к тому же она рассчитана на применение отечественных материалов.

Фирмой «Кубаньдорблагаустройство» в 1996 году впервые на автодорогах г. Краснодар была применена технология ШТП. До настоящего времени дорожное покрытие находится в хорошем состоянии. В 1999 году мы применили эту технологию на объекте федеральной дороги М-4 «Дон». И в порядке эксперимента сдали в эксплуатацию два километра с шероховатым тонкослойным покрытием. И это покрытие служит до сих пор.

Мы продолжаем совершенствовать успешно испытанную новую технологию.

ШТП — это альтернатива и поверхностной обработке, и ЩМА. И здесь необходимо отметить, что наша технология родилась гораздо раньше ЩМА. Причем, щебеночно-мастичный асфальтобетон — это аналог зарубежной разработки, то шероховатое тонкослойное покрытие — отечественная разработка.

В прошлом году мы отремонтировали в Краснодаре более 20 улиц протяженностью более 30 километров. Причем с минимальными затратами.

Фирма «КДБ» получила сертификаты соответствия на инертные материалы — щебень, отсев, природный песок, минеральный порошок, асфальтобетонные смеси и бетонные мелкоштучные изделия. По инновациям наша фирма единственная в Южном федеральном округе, обладает технологией литых асфальтобетонных



Заместитель генерального директора Александр Слюсарь

смесей. Мы выполняем ямочный ремонт литым асфальтобетоном. В нашем распоряжении — 11 спецмашин. Производимый специалистами нашей фирмы асфальтобетон укладывается в любую погоду. Его гарантийный срок службы не менее 5 лет. Причем литые асфальтобетонные смеси для ямочного ремонта мы стали применять в Краснодаре с 1992 года.

Мы выполняем работу только ночью, чтобы не создавать помехи на дорогах.

Сейчас мы планируем выполнять усиление нижних слоев дорожного покрытия и задействовать для этой цели высокощебенистые прочные смеси с добавками.

Самое главное, что генеральный директор одобрил нашу идею. И мы стараемся его не подвести. Причем не ради красного словца замечу — все, что





Финансовый директор Любовь Погорелова

мы начинаем делать, у нас всегда получается!

Но главное наше достояние конечно же люди. Все они – высококвалифицированные специалисты. К нам приходят устраиваться на работу много выпускников дорожного факультета Краснодарского политехнического университета, который возглавляет Вадим Константинович Москвич. Он был также и моим учителем.

В нашем коллективе хотелось бы отметить первого заместителя генерального директора Сергея Борисовича Шастика, человека с большим производственным опытом. Из руководителей среднего звена – начальника первого дорожно-строительного участка Евгения Владимировича Чердниченко. Отличный специалист,

душой болеет за свою работу. Так же, как и главный инженер дорожного управления Александр Борисович Авдеев, который всю свою трудовую жизнь проработал в одном подразделении.

Сегодня в группе компаний трудятся более 2000 человек. И, в общем-то, отметить можно многих – если не всех!

– Александр Алексеевич, а сами вы когда пришли сюда?

– Я работаю в этом коллективе с 1991 года. Вначале был инженером производственно-технического отдела, потом стал начальником отдела. А затем – перешел на линию. И не жалею, что начал карьеру с производственно-технического отдела. Ведь на линии проще работать, когда знаешь проектную документацию...

В ближайших планах руководства фирмы – создание собственного инновационного отдела. Так что мы будем собирать и аккумулировать все хорошие идеи, чтобы активно воплощать их в жизнь. Ведь у нас для этого есть все – и хорошая база, и хорошие специалисты. А стало быть – и хорошие перспективы!

– Хотелось бы особо отметить, что в декабре 2006 года наша фирма участвовала в сертификации по интегрированной системе менеджмента качества, – вступает в беседу финансовый директор Любовь Ивановна Погорелова, – мы единственные в Краснодарском крае, получившие сертификаты ИСО-9001:2000, ИСО-14001:2004 и

ОHSAS 18001:1999. И теперь имеем право участвовать в международных торгах и тендерах. Кстати, эти сертификаты высоко котируются на международном рынке.

Сегодня наша фирма имеет приоритеты для участия в торгах, какого бы уровня они не были – городскими, краевыми или федеральными. Так что теперь мы будем стараться соответствовать мировому уровню.

Эти сертификаты будут действовать 5 лет. Без сомнения, после окончания этого срока фирма вновь подтверждает право на их обладание.

На стенах кабинета у Любови Ивановны висят многочисленные дипломы: «Лучший бухгалтер России 2003 года», «Лучшая российская служба бухгалтерского учета 2005 года», «Бухгалтерская слава России 2006 года». И эти награды – достойная оценка работы финансового директора и бухгалтерии фирмы «КДБ»!

– Практически весь коллектив бухгалтерии постоянно участвует в различных конкурсах, – уточняет Любовь Погорелова. – Ведь это необходимо для того, чтобы поднять уровень знаний – и моих, и коллег.

Но это еще далеко не все дипломы. В комнате переговоров фирмы ими увешана вся стена. В числе последних наград – диплом «Лучший дорожник Кубани».

Впрочем, как считает руководство фирмы, это не столько оценка нашей работы, сколько аванс!



Коллектив группы компаний «Кубаньдорблагаустройство»

«Автогрейд» набирает обороты

ЗАО «Фирма «Автогрейд» – некогда небольшое дорожное предприятие районного масштаба – сегодня входит в число основных подрядчиков Управления федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю.

История предприятия берет свое начало с 1975 г., когда на совете колхозов Тихорецкого района Краснодарского края было принято решение о создании местной дорожной структуры. Затем были изданы постановления треста «Дорколхозстрой», объединения «Крайколхозстрой» о создании в Тихорецком районе ДСУ-20, которое было образовано 1 октября 1981 г. В 1991 году на базе ДСУ-20 было создано акционерное общество «Автогрейд».

Ветераны-дорожники помнят, как в те годы в сельскохозяйственной отрасли интенсивно шло строительство. И новорожденное предприятие активно занялось строительством внутрихозяйственных дорог в колхозах и совхозах Тихорецкого района, а также выполнением работ по благоустройству объектов соцкультбыта.

«Это сейчас для нас задача номер один – найти объемы работ», – говорит генеральный директор ЗАО «Фирма «Автогрейд» Владимир Шинтяпкин, «а в те 80-е годы, когда я работал главным инженером, – основная задача стояла в освоении выделенных денежных средств. Проблем с зарабатыванием прибыли тоже не было. Так, за счет предприятия в те годы была построена котельная для целого микрорайона.

В 80-е годы трест «Дорколхозстрой», в состав которого входило еще 40 предприятий, был сильно загружен работой. На всех предприятиях были построены новые производственные базы, подъездные железнодорожные пути, регулярно поставлялась новая техника. Это были годы расцвета – ДСУ-20 ежегодно строило 11–12 км новых дорог.

А затем наступили переломные 90-е годы, и основные заказчики дорожно-строительного управления – районные сельскохозяйственные предприятия – «приказали долго жить», и в результате Тихорецкие дорожники, как и многие их коллеги, остались без работ.

Это была тяжелейшая пора для

предприятия, руководству пришлось пересмотреть многие традиционные взгляды на дорожное строительство, на отношения с заказчиками. И тогда, в первую очередь, было решено сделать упор на улучшение качества работ.

В России, переживающей болезненные экономические реформы, с денежными средствами было ох как туго. Это был период бартера, который сейчас многие вспоминают с содроганием.

«Сегодня это кажется смешным, но какие только бартерные договора не приходилось заключать, – улыбается Владимир Владимирович. «Что мы только не обменивали, не перепродавали, лишь бы вести дорожные работы».

И усилия руководства предприятия не пропали даром. Главная задача – сохранить коллектив была выполнена. С опытными квалифицированными специалистами было легче удерживать конкуренцию с другими дорожниками.

Перед фирмой остро стал вопрос о приобретении дорожно-строительной техники. Тогда, в середине 90-х, дорожные предприятия ликвидировались одно за другим. И руководство фирмы приобретало хорошую технику по бросовым ценам. Ежегодно ЗАО «Фирма «Автогрейд» закупала порядка 8–10 единиц дорожной техники, причем для приобретения этой техники руководство шло на многие жертвы, например, в течение 7 лет в офисе «Фирмы «Автогрейд» не функционировало отопление, все средства были брошены на техническое переоснащение.

Но зато результат был налицо!

«Как-то сижу в кабинете руководителя сельхозпредприятия, – рассказывает Владимир Шинтяпкин, – рядом со мной руководитель конкурирующего, когда-то процветающего дорожного управления. Мне директор подписывает акт о выполнении дорожно-строительных работ, а моему конкуренту – договор о перевозке навоза с ферм на поля.

Комментарий, как говорится, из-

Генеральный директор ЗАО «Фирма «Автогрейд» Владимир Шинтяпкин



лишен».

Следующим периодом в развитии фирмы стал поиск государственных заказов. Собственно говоря, круг подрядчиков в Краснодарском крае был уже определен, поэтому первые два года «Автогрейд» работал в качестве субподрядчика у ДСУ-13 на федеральной трассе М-4 «Дон», а затем был допущен к участию в торгах и на протяжении последних 8 лет выступает в роли генерального подрядчика на объектах Упрдора «Кубань».

Параллельно с приобретением техники расширялась и структура фирмы, так в 1999 г. у «Автогрейда» появилось дочернее предприятие – фирма «Дорожник» из Новопокровского района, которая затем переименована также в ЗАО «Фирму «Автогрейд». Далее в структуре появились торговый центр и ресторан, производственная база обанкротившегося строительного управления.

В 2004 году наступила новая веха в развитии предприятия. В Тихорецком районе, где находится головное предприятие ЗАО «Фирма «Автогрейд», было завершено выполнение федеральных объемов работ. Что дальше? Молчали и местные заказчики – адми-



нистрации города и района. Конечно, заказы были, но они погоды не делали – фирма не была загружена на полную мощность. И в этот момент от Упрдора «Кубань» генеральному директору Владимиру Шинтяпкину поступило интересное предложение.

– У Управления федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю в Туапсинском районе нет серьезного подрядчика, – сказал возглавлявший в те годы ФГУ «Упрдор «Кубань» Е.А. Кравченко. – Между тем этот район стратегически важен – здесь проходят трассы «Дон» и «Джубга – Сочи». А подразделение Упрдора ДЭП № 110, что называется, дышало на ладан.

Нам предложили взять в аренду одну из баз ФГУ ДЭП № 110, смонтировать на ней свой асфальтобетонный завод и после проведения торгов выполнять работы в качестве генерального подрядчика. На базе ДЭПа находился старый завод, эксплуатация которого была запрещена распоряжением Росавтодора. Мы его демонтировали, взяли в аренду территорию и смонтировали свой завод.

– Слышал, что «Автогрейд» создал свой участок еще в одном районе края.

– Действительно, у нас есть участок в Усть-Лабинском районе. Он создан в 2005 г. Мы участвовали в торгах в администрации района. Нам было известно, что у администрации есть деньги на дорожное строительство, а серьезного подрядного предприятия в этом районе не было. И подрядчики привлекались бог знает откуда – из

других районов Краснодарского края, из Адыгеи. Я проанализировал ситуацию и понял – это «белое пятно» надо освоить и создать нормальную организацию. Также привлекала близость карьеров инертных материалов и столицы края – города Краснодара.

До 2000 года в Усть-Лабинском районе было три мощных дорожных предприятия. Из них осталось только одно.

Взялись за дело. На остатках производственной базы дорожного предприятия смонтировали дробильно-сортировочный узел. Купили в Твери 158-ю невыработанную асфальтосмесительную установку, трансформатор, асфальтоукладчик, каток – всего за миллион рублей.

Так и создали в Усть-Лабинске дорожный строительный участок. Фактически – самостоятельное предприятие. Но сегодня проблемы там, прежде всего, с кадрами. Уже сменилось два руководителя, но дела не шли. Поэтому я был вынужден – по согласованию с Игорем Николаевичем Кравченко – пойти на такой шаг. У меня сын Владислав после окончания Краснодарского университета работал в управлении три с половиной года. И Игорь Николаевич, как руководитель, с пониманием отнесся к тому, чтобы мой сын пошел на производство. Ведь пока он не наберет практического опыта – настоящим специалистом не станет. Сейчас Владислав заканчивает аспирантуру. Тем более, практика необходима. В итоге, 1 апреля Владислав

уволился из Упрдора «Кубань» и возглавил Усть-Лабинский участок.

В нынешнем году на Туапсинском участке произошли значительные изменения. Сегодня ФГУ ДЭП № 110 находится настолько в затруднительном финансовом и техническом состоянии, что не может выполнять свои функции.

Большая часть техники ДЭПа находилась в неисправном состоянии. Многие рабочие покинули предприятие. Работать, фактически, было уже некому.

Свои обязательства по договору на содержание дорог перед Упрдором «Кубань» ФГУ ДЭП № 110 не выполняло систематически. На территории Туапсинского района находится 5 перевалов. В зимний период во время снегопадов они зачастую закрывались, и движение по федеральным трассам прекращалось.

И руководство Упрдора «Кубань» приняло решение о расторжении контракта с ДЭП № 110 и передаче его функций по содержанию дорог ЗАО «Фирма «Автогрейд». При этом было поставлено условие, что все люди, работавшие в ДЭП, не должны потерять работу и перейти переводом в «Автогрейд». Это и было сделано с 1 апреля 2007 г. – 100 процентов коллектива ДЭП перешло в ЗАО «Фирма «Автогрейд».

– Видимо, после этой реорганизации вы столкнулись с немалыми сложностями?

– Проблемы были, прежде всего, с поиском кадров – механизаторов, дорожных рабочих. Учитывая то, что здесь курортная зона, работать на дорогах никто не хочет. Те специалисты, которые были в ДЭПе, – уволились. И теперь на выполнение работ по содержанию федеральной трассы приходится вахтовым методом привозить людей за 300–400 километров из других районов Краснодарского края.

Чтобы как-то стимулировать оставшихся местных специалистов, которые перешли к нам, я принял решение всем бывшим работникам ДЭПа с 1 апреля увеличить зарплату в 2 раза.

Чтобы наладить работу по содержанию дорог, приняли решение работать вахтовым методом – ежедневно по 12 часов, включая выходные и праздники. У нас там и строительный участок уже 3 года работает в таком режиме, а иногда даже в круглосуточном.

Местные специалисты тоже на это согласились, учитывая то, что им придется работать две недели в месяц. Оставшиеся две – они будут отдыхать. Туапсинцы восприняли это весьма положительно. Такая схема работы устраивает их больше, чем старая.

Из дорожно-строительной техники, которая была в наличии в ДЭПе, на ходу был всего один автогрейдер. Сегодня приходится вкладывать большие деньги в восстановление этой техники, мы же ее взяли в аренду – как и производственные базы, при этом ежемесячно приходится выплачивать за аренду крупную сумму.

С мая в плане содержания сети федеральных дорог Туапсинского района фирма начала стабильно работать. Теперь и у краевого руководства, и Росавтодора проблем на данной сети дорог будет меньше.

Сегодня, как руководителя, меня беспокоит зимнее содержание. Наличие снегоуборочной техники не позволяет эту тему закрыть положительно. Не хватает кадэмоков, а из тех 8 единиц, что есть в наличии, в прошедший зимний период работали 1–2. Остальные нуждаются в капитальном ремонте.

Но есть задумки. Во-первых, привлекать в зимний период технику с других наших участков, например, Усть-Лабинского и Тихорецкого. Во-вторых, приобрести новые машины в лизинг.

– **А проблем много?**

– Конечно, прежде всего это загрузка мощностей предприятия. Вторая по значимости – кадровая проблема. Сегодня очень сложно найти квалифицированного инженера-дорожника; высококлассные механизаторы дорожно-строительной техники тоже большой дефицит, единственное успокаивает, что сегодня это проблема многих производителей в различных отраслях народного хозяйства. Из-за кадровой проблемы на местах возникает следующая проблема. Учитывая, что основные объемы работ выполняются вахтовым методом, фирма несет большие затраты по командировочным расходам и жилью. Ну а о проблемах можно говорить бесконечно, по-моему, я назвал основные.

– **Владимир Владимирович, кого из коллектива вы считаете своей опорой?**

– Наш костяк и моя опора – ветераны, которые проработали на предприятии 15–20 лет. Прежде всего,

начальник Тихорецкого участка Геннадий Николаевич Горячев, который проработал со дня основания предприятия. Это единственный участок, в деятельность которого я особо не вникаю, так как проблем там практически не бывает.

Отмечу также начальника производственного отдела Любовь Ивановну Землянку, которая в свое время училась с Игорем Николаевичем Кравченко в параллельных группах. Она отработала на предприятии 24 года. Высококласный специалист, незаменимый руководитель производственного отдела.

Из инженерно-технических работников хотелось бы отметить начальника асфальтобетонного завода Туапсинского района Игоря Евгеньевича Зырянова. Он очень опытный специалист – у нас работает 3 года. Начальника Тихорецкого АБЗ – Николая Ивановича Прохоренко.

Со дня основания предприятия работает и оператор Тихорецкого асфальтобетонного завода Владимир Иванович Бугаев, операторами АБЗ – отец и сын Казаковы. Машинист бульдозера Алексей Кузнецов трудится на предприятии 24 года. Человек высокопрофессиональный, безотказный.

Отмечаю в основном работников Тихорецкого участка, потому что на других созданных участках работники авторитет должны еще завоевать.

Из молодых специалистов хотелось бы отметить заместителя начальника производственного отдела Сергея Адаменко, работающего у нас 4 год.

Грамотнейший специалист – и как геодезист-дорожник, и как инженер, и как заместитель начальника отдела.

– **А каковы планы?**

В июле запускаем новую асфальтосмесительную установку и новый немецкий асфальтоукладчик на Туапсинском участке. Планируем в 2007 г. погасить часть ранее взятых кредитов.

Руководители ДЭПов говорят, что работы по содержанию дорог – убыточные, невыгодны. Я с ними не согласен. Для меня важно загрузить коллектив работой (а у нас более 350 человек) и в зимний период. Если заниматься только стройками, то зимой работники не очень-то загружены. И приходится заработную плату как-то изыскивать, чтобы сохранить кадры. Достаточно проблемно это сделать. А содержание дорог – это, во-первых, гарантированный объем работ, стабильное финансирование. А, во-вторых, я посмотрел цены на виды работ, на материалы, которые утверждены для содержания федеральных дорог, – они значительно выше цен, по которым мы работаем на ремонте, капитальном ремонте, реконструкции дорог.

Поэтому с руководством управления федеральных дорог по Краснодарскому краю сегодня обсуждается тема передачи части дорог на содержание в пределах наших производственных баз.

В заключение хочу сказать – планов много, проблем еще больше, но, как говорят, «волков бояться – в лес не ходить».



Инженерно-технические работники Тихорецкого участка фирмы

Тернистый путь мостостроения

В начале 60-х годов прошлого века в дорожном хозяйстве Краснодарского края особенно остро стало ощущаться отсутствие местного мостостроительного предприятия. Строительство дорог в крае шло полным ходом, а мостовиков приходилось приглашать со стороны. И вот в 1964 году был образован Белореченский мостостроительный участок, который и положил начало развитию мостостроения на Кубани.

Генеральный директор
ОАО «Краснодаравтомост»
Виктор Лазаренко



За минувшие четыре с лишним десятилетия краснодарские мостостроители заявили о себе в полный голос. За это время предприятием было возведено более 400 мостов общей протяженностью свыше 30 км. И сегодня ОАО «Краснодаравтомост», в которое превратился не единожды реформируемый Белореченский участок, уверенно занимает лидирующие позиции на мостостроительном рынке Кубани.

Почти 20 лет мостостроительное предприятие бессменно возглавляет Виктор Лазаренко.

— Пришел я сюда в 1976 году на должность мастера, — вспоминает Виктор Васильевич. Был и прорабом, и начальником ПТО, и главным инженером. Кстати, я стал одним из первых директоров, когда только входила в моду практика выбора начальников трудовым коллективом.

В те годы наше предприятие было в составе московской организации «Республиканский мостотрест», реорганизованной впоследствии в «Производственно-промышленное объ-

единение «Автомост». Несколько лет спустя «Автомост» акционировался, и мы стали его филиалом. А затем пришло время выделиться из него и стать самостоятельной организацией.

Позднее мы включили в состав нашей организации и Усть-Лабинский завод мостовых железобетонных конструкций. В свое время завод был в составе нашего предприятия. В 1974 году мы начали строительство, а в 1977 году он уже функционировал. В 1979



Застакадный мостовой переход через ущелье реки Чемитоквадже

году начали его реорганизовывать и довели до современного уровня. Его производительность — порядка 20 тысяч кубов сборного железобетона в основе мостовых конструкций. На его территории есть небольшой полигон для гражданских конструкций.

В свое время было такое понятие — норматив заработной платы. И этот норматив был только для строймонтажа. Выпускаешь ты конструкции или покупаешь их — это не имело никакого значения. Выполнил строймонтаж на нужную сумму — тебе выдали зарплату.

И мы, построив большой завод, естественно, уже не могли содержать и его, и строительное объединение. Пришлось отправлять завод в самостоятельное плавание. И лишь потом, когда мы акционировались, то попросили завод присоединиться к нам. И он присоединился!

— С какими итогами предприятие завершило минувший год?

— В целом, показатели по 2006 году хорошие. Однако первые восемь месяцев мы из-за отсутствия нормального финансирования работали в полсилы. И только в последние 4 месяца года появилась перспектива по строительству подпорных стен на дороге Майкоп — Гузэрипл, на которые было

выделено 90 миллионов рублей. Это и скрасило общую картину.

То же самое происходит пока и в этом году. До сих пор у нас нет ни одного договора.

Но мы духом не падаем и надеемся, что ситуация должна сложиться в лучшую сторону, и люди будут загружены работой.

— **Какова численность коллектива ОАО «Краснодаравтомост»?**

— Летом, когда работа идет полным ходом, количество работников превышает 500 человек. А на сегодняшний день у нас работает порядка 460 человек. Основной костяк — специалисты, работающие у нас и по 25, и даже по 40 лет. К примеру, мой заместитель Александр Михайлович Чубачук работает на предприятии 41 год! Завгар Аскер Асламбечевич Ахеджак — 31 год. Главный механик Николай Егорович Макагонов — 36 лет. Бухгалтер Любовь Ивановна Новикова работает с 1977 года, а ее коллега Вера Викторовна Лавниченко — с 1978 года. Много таких работников.

— **А что касается молодых специалистов?**

— Практически все наши мастера и прорабы — выпускники Краснодарского политехнического университета. И каждый год у нас, как правило, появляются два новых сотрудника. Не все, конечно, остаются. Ведь молодые сегодня хотят получать много и сразу. Но большая часть молодежи все-таки остается. И они растут — становятся прорабами, начальниками участков и т.д. Вот, например, специалист Роман Захарченко пришел к нам 4 года назад. А сегодня он — начальник участка.

— **Виктор Васильевич, ваше предприятие воздвигло много мостов и путепроводов. В одном только Краснодаре их насчитывается девять. Какой объект был самым сложным?**

— Конечно же эстакадный мостовой переход через ущелье реки Чемитоквадже. К тому моменту, когда в 1998 году мы взялись за дело, данный долгострой был притчей во языцех.

И если бы не отдыхавший в Сочи тогдашний премьер Виктор Черномырдин, который, проплывая на яхте, обратил внимание на сиротливо стоящие опоры, — неизвестно, как бы сложилась судьба этого сооружения.

...Когда в феврале 1998 года мы возобновили строительство Чемиток-

ваджинского эстакадного мостового перехода, на завершения объекта отводилось 3 года. Но осенью первоначальные сроки были сокращены до двух лет, или же финансирование строительства будет прекращено. Выход был один — сосредоточить все имеющиеся ресурсы только на этом мостовом переходе. В результате с поставленной задачей мы справились.

В ноябре 1999 года прошло испытание этого объекта, а в декабре в торжественной обстановке мы его сдали в эксплуатацию.

— **Видимо, работали круглосуточно?**

— А как же иначе. К тому же у нас был очень сильный руководитель участка Василий Михайлович Мишариков. Он много лет проработал на предприятии и внес неоценимый вклад в строительство этой эстакады.

Хотелось бы отметить, что до этого технология возведения опор нами не была изучена. И мы для изучения этой технологии направили Мишарикова с пятью монтажниками в Болгарию, которые в то время строили высотные эстакады с подобными опорами. Однако в Болгарии пролетные строения, как правило, железобетонные. С металлом болгарские коллеги не умели работать. А у нас в этом деле был большой опыт. Так что болгары приезжали уже к нам, когда мы строили два моста через Кубань на обходе Славянск-на-Кубани и Темрюка. Они изучали сборку и надвижку металлических пролетных строений, а мы у них — технологию возведения опор.

И когда началось строительство

Чемитокваджинского эстакадного мостового перехода, мы были к нему готовы. Потому-то Мишариков и возглавил этот участок.

Конечно, многое пришлось и придумывать. Ведь надвижка пролетного строения весом около 3 тысяч тонн металла на высоте 80 метров от земли — это очень сложное дело.

— **Насколько интенсивно предприятие внедряет новые технологии?**

— Мы постоянно внедряем новые и хорошо зарекомендовавшие себя технологии. В частности, на проезжей части мостов все чаще применяются деформационные швы Мауег, изоляционный материал, изопласт. Внедрена технология укладки и вакуумирования на основе самых современных технологий, что значительно повышает надежность и долговечность сооружений.

В последнее время нами осваивается строительство современных укрепительных сооружений на автодорогах. Устройство буронабивных скважин диаметром 1 метр и глубиной более 20 метров, объединенных ростверками в стесненных горных условиях, позволяет обеспечить комфортный проезд автотранспорта на оползневых участках. Эти технологии применялись при ремонте автодороги «Подъезд к Кавказскому биосферному заповеднику».

Сдавая в эксплуатацию каждый объект, мы осознаем, что еще чему-то научились, стали опытнее. Правда, в последнее время мы практически не строим. Работаем в лучшем случае на реконструкции или на ремонте и капитальном ремонте мостов.



Коллектив
ОАО «Краснодаравтомост»

Необходимо видеть перспективу

Директор ФГУ ДЭП № 116 Владимир Пастушенко – человек очень скромный и «светиться» в прессе не любит. Но для журнала «Автомобильные дороги» он все же сделал исключение. Тем более что у руководимого им предприятия в этом году – юбилей.



Директор ФГУ ДЭП № 116
Владимир Пастушенко (слева)
и механик АБЗ Виктор Шевченко

города-курорта Анапа.

– Мы закончили прошлый год неплохо, – рассказывает Владимир Николаевич. – Выполненный объем работ позволил своевременно выплачивать людям заработную плату. Также оказывается материальная помощь на оздоровление при предоставлении ежегодного отпуска. Детям работников предоставляются путевки в детские оздоровительные учреждения. Работники обеспечены безопасными условиями труда, санитарно-бытовыми помещениями (душевыми, комнатами приема пищи, комнатами отдыха) на всех производственных участках. Дорожникам, связанным с вредными условиями труда, выдается молоко.

По итогам минувшего года 40% составляли работы по содержанию нашего участка дороги. Кроме того, мы активно ищем и выполняем заказы на стороне. В частности, на субподряде выполняем дорожные работы на строительстве большого Новороссийского тоннеля. Вот здесь-то мы и поправили свое финансовое положение.

В этом году у нас пока только содержание дороги. Очень тяжело работать, не видя перспективы. На мой взгляд, выстроенной системы нет ни в отраслевом масштабе, ни на муниципальном уровне.

Я прекрасно понимаю, что все упирается в недостаток средств. Но надо что-то делать! Например, отдать существующей сети тот необходимый минимум, который необходим для ее сохранения. Потому что завтра мы ее начнем терять и уже ничего не сможем сделать, придется делать огромные финансовые вложения для ее восстановления.

Необходимо постоянно анализировать состояние сети, исходя из межремонтных сроков, нагрузок, интенсивности движения. Приоритет надо отдать малобюджетным ремонтам. А ведь у нас есть участки дороги, где покрытия по 20 лет не ремонтировались – на них и разметка-то не держится. О какой безопасности дорожного движе-

Предшественник ДЭП № 116 – дорожно-эксплуатационный участок № 396 – был организован при управлении автомобильного транспорта и шоссейных дорог Краснодарского крайисполкома. Спустя 9 лет участок передан Азово-Черноморскому управлению дорог союзного значения, где он занимался содержанием автомобильной дороги Крымск – Порт Кавказ протяженностью 140 километров. Его место дислокации находилось в станции Варениковская Крымского района.

После реорганизации в 1972 году в ДРСУ-6 все силы предприятия были брошены на строительство и реконструкцию этой дороги.

В 1988 году, в связи с утверждением нового перечня дорог союзного значения, предприятие перебазировалось в Анапу, на дорогу Симферополь – Новороссийск, где и располагается по сей день.

Сегодня ДЭП, в котором трудятся более 120 человек, занимается содержанием автомобильной дороги М-25 Новороссийск – Керченский пролив протяженностью 144,3 км. Обслуживаемая автодорога к приоритетным направлениям в отраслевых программах не относится, но народнохозяйственная значимость с каждым

годом растет. Развивается портовое хозяйство Новороссийска, Темрюка, Тамани, Порта Кавказ, что влечет за собой увеличение грузопотока, интенсивность движения. Да и отдыхающих в регионе с каждым годом становится все больше.

Это требует постоянного, системного внимания в вопросах содержания, обеспечения безопасности дорожного движения.

Предприятие награждалось Почетной грамотой Российского дорожного агентства, Министерства транспорта Российской Федерации и сертификатом на получение дорожной техники как победитель конкурса за лучшее содержание автомобильных дорог общего пользования.

По итогам конкурса на лучшее содержание автомобильных дорог ФГУ ДЭП № 116 всегда занимает лидирующие места среди дорожных организаций Управления федеральных дорог по Краснодарскому краю. Уже несколько лет подряд дорога Новороссийск – Керченский пролив считается одной из лучших в системе ФГУ Упрдор «Кубань».

Коллективу предприятия не раз вручали дипломы за лучшие результаты работы в области охраны труда среди предприятий строительной отрасли



ния может идти речь! А там, где идет тяжеловес – необходим капитальный ремонт, реконструкция.

– *И каким вы видите выход из сложившейся ситуации?*

– Необходимо определиться, нужны ли государственные предприятия отрасли или нет. А если нужны, то обеспечить государственным заказом предприятия хотя бы процентов на 75–80 оттого, что необходимо для нормального существования предприятия. Это позволит коллективу стабильно работать, укрепляться квалифицированными кадрами, производить техническое перевооружение, внедрять передовые технологии. Иначе без развития, без движения вперед мы будем отброшены далеко назад. Так что в будущем можем оказаться на обочине нашей же дороги.

Поэтому необходимо четко определиться со структурой работ по содержанию, их объемами, цикличностью. Все так называемые объемные, целевые работы убраться в ремонты. Сегодня финансирование вроде бы не уменьшается, а практически, выделение средств на постоянно выполняемые работы по содержанию снижаются каждый год.

Надо остановить дальнейший рост недоремонта покрытий, для чего разработать, утвердить и выполнить 3–5-летние программы малобюджетных ремонтов.

В том году мы взяли в лизинг две КДМ и комбинированный мотокаток. Приобрели «ГАЗель» для патрульного звена на дорожный участок. Но это скорее исключение, чем правило.

– Вся надежда на то, что половину

объемов мы все-таки найдем на стороне. Тогда коллектив сможет что-то заработать, а значит удастся его сохранить.

Многие работники ДЭПа трудятся достаточно давно. Летунов у нас очень мало. У нас всегда была стабильная организация, хорошие специалисты, добросовестные работники, – с гордостью говорит Владимир Пастушенко, – на предприятии трудится 17 человек, стаж работы которых в отрасли более 25 лет. Это такие люди, награжденные отраслевыми и краевыми наградами, как водители погрузчиков Е.М. Дудукалов, П.А. Мудрых, водители автомобилей А.М. Рогозин, В.В. Шутов, заместитель директора Я.Ф. Фрас. Хорошие специалисты – водители В.И. Васильев, А.Н. Бурцев, А.А. Османов, дорожный мастер А.Ю. Удычак, машинист экскаватора С.А. Ручка, начальник планово-производственного отдела С.А. Бойко, асфальтобетонщик-варильщик В.Г. Жовнер. У нас много молодых работников, добросовестно и ответственно исполняющих свои обязанности, таких, например, как И.С. Яковлев.

На предприятии есть люди, работа-

ющие после пенсии 5 и более лет. Хочу отдельно отметить неработающих пенсионеров нашего предприятия. У нас насчитывается 40 ветеранов-дорожников, стаж работы которых в отрасли составляет более 25 лет, и из них на предприятии – более 20 лет! Это – В.К. Маринец, В.В. Новак, Р.К. Кадыров, которые были награждены нагрудным знаком «Почетный дорожник», удостоенная почетного звания «Заслуженный дорожник Кубани» Г.С. Красикова, также награжденная нагрудным значком «Почетный дорожник России». Н.Я. Маркову был вручен нагрудный знак «Почетный дорожник» и присвоено звание «Заслуженный дорожник Кубани».

У истоков образования предприятия, строительства и реконструкции автомобильной дороги Крымск – Порт Кавказ были такие руководители, как начальники ДЭУ А.А. Эльгард и Ф.П. Волочек.

– *Проблема с кадрами есть?*

– Есть! Идти работать на дороги сейчас желающих немного. Особенно – на содержание. Люди ищут, где лучше. А тут каждый день – жара, пыль, выхлопные газы, сотни инспектирующих. Естественно, это не каждому понравится. Поэтому ищем людей по деревням. Но и они не хотят. Говорят, лучше у фермера пару дней поработаем и он заплатит те же самые деньги.

А, в общем-то, проблемы в наших ДЭПах в принципе одни и те же. Только хочу сказать, что хуже работать – лучше.

– *Почему?*

– Да потому что, когда проверяющие замечают недостатки, руководство вынуждено делать финансовые вливания. А там, где к дороге относятся по-хозяйски, вроде бы ничего и не надо. А как это достигается – со стороны непонятно. Вот такая странная логика.



Добрый почин

Шесть лет назад руководством Упрдора «Кубань» было принято решение о создании специализированного предприятия по содержанию и эксплуатации искусственных сооружений на федеральных дорогах Краснодарского края. 13 июля 2001 года в Министерстве транспорта России был подписан приказ о назначении на должность директора предприятия ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели» главы администрации Лазаревского района Владимира Пиянзина.



Директор ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели» Владимир Пиянзин

ми провели ремонт и реконструкцию, установили, в частности, диспетчерскую с пунктом видеонаблюдения за Мацестинским тоннелем. Устроили в конторе и служебную гостиницу, чтобы было где принимать коллег, приезжающих для обмена опытом.

– Протяженность подведомственной нам сети по Краснодарскому краю и Адыгее составляет порядка 1555 км автодорог, это примерно столько же, как от Сочи до Москвы. Для обслуживания сети у нас имеется 9 участков: один – тоннельный, остальные – мостовые, – продолжает рассказ Владимир Яковлевич. – Кроме мостов и тоннелей предприятие занимается содержанием подпорных стенок, а также освещением на федеральной трассе.

Когда создавалось ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели», на Сочинской эстакаде – от кольца до аэропорта на участке порядка 1,3 км не было освещения. Нам поставили задачу восстановить свет. Не было ни проекта, ни техусловий, мы сами должны были и организовать, и выполнить все работы. За четыре месяца нам удалось справиться

с задачей. Специалисты предприятия сработали отлично, свет загорелся в назначенные сроки. К прошлогоднему саммиту в Сочи мы много поработали на эстакаде, сегодня она выглядит очень красиво. Мы провели работы и по освещению тоннелей – Монастырского, Форелевого, сегодня поддерживаем их в должном порядке.

Предприятие выполняет большие объемы работ. В прошлом году, например, вышли на уровень 200 миллионов рублей.

– Есть, конечно, и проблемы, как без них. Особенно в начале года – когда торги идут, финансирования еще нет, а работать надо. Но работаем, несмотря на недостаток денег. Приходится в такие моменты кредиты в банке брать, использовать собственную рентабельность.

Еще одна проблема – предприятию нужна производственно-техническая база. Когда будет сдан в эксплуатацию новый тоннель, рядом с ним будем устанавливать административный корпус. А как немного разбогатеем, то и базу рядом построим.

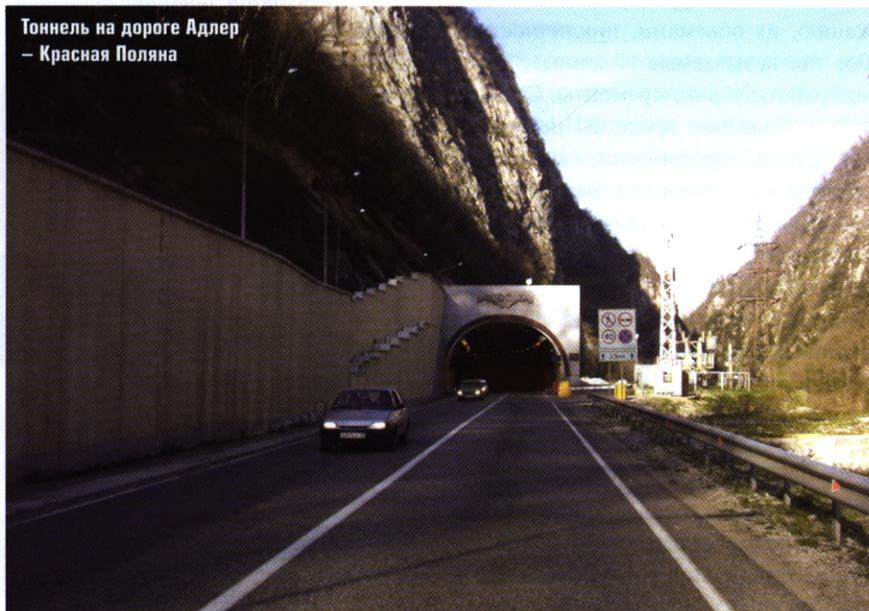
У меня состоялся долгий разговор с руководителем Росавтодора Виталием Григорьевичем Артюховым, – вспоминает Владимир Яковлевич, – в результате которого я дал согласие создать и возглавить это предприятие.

Задача была поставлена большая и ответственная – обеспечить бесперебойное, безаварийное, комфортное передвижение автотранспорта по искусственным сооружениям.

Пришлось начинать с нуля, на первых порах не было ни расчетного счета, ни устава предприятия, ни коллектива. Но было желание начать дело. Организационные вопросы были решены быстро и оперативно. Сегодня в нашем коллективе трудится 300 человек.

– За шесть лет мы создали жизнеспособное предприятие, – говорит Владимир Пиянзин, – сегодня у нас насчитывается порядка 100 единиц машин и оборудования, технический парк постоянно пополняется.

Когда создающемуся предприятию отвели помещение под контору, в нем и сидеть-то было негде. Своими сила-



Я оптимист и считаю, что мы движемся вперед. И завтра будем жить лучше, чем вчера!

– Недавно на техсовете Минтранса мы защитили программу по эксплуатации искусственных сооружений. Сами же ее и создали, – рассказывает дальше Владимир Яковлевич. – Сегодня работаем над программой по подпорным стенкам, по освещению. Думаю, что до конца текущего года она будет готова.

Откровенно говоря, раньше содержанием и эксплуатацией мостов и тоннелей специально никто не занимался. Коллеги действовали по упрощенной схеме – к примеру, проехали по мосту, подмели, посмотрели – все ли в порядке, и уехали восвояси. Сегодня это – вчерашний день: мы поддерживаем связь с научно-исследовательскими институтами, ведь необходимой нам информации очень мало.

Задача заключается не в том, чтобы ждать, когда рухнет мост, а строить потом новый – это очень дорогое удовольствие. Проще грамотно эксплуатировать сооружение – и гораздо меньше средств понадобится, и срок службы будет продлен.

А реки у нас коварные. Летом помотришь – маленький ручеек течет. Весной же такая лавина хлынет, что, бывало, и мосты срезало. Из Адлера на Красную Поляну ведет единственная дорога. Если мост на ней рухнет – движение будет парализовано. Поэтому нам надо следить за ситуацией, русла рек чистить. Ведь постоянно идет нанос, работой по очистке пренебрегать



Коллектив ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели»



Заместитель директора ДЭП Владимир Барсуков и представитель Упрдора Валерий Николаенко на диспетчерском пункте Краснополянского участка



нельзя. Если не делать эту рутинную работу сегодня, то завтра можно остаться без моста.

Важная задача – продление срока эксплуатации мостовых сооружений. Что в первую очередь выходит из строя? Деформационные швы. И строители, и дорожники это прекрасно знают. От качества этих швов зависит, пойдет деформация дальше или нет. Поэтому мы ведем работу по изучению существующего опыта, недавно отправляли в Германию начальника участка ознакомиться с внедрением деформационных швов. У них качество швов значительно выше, хоть и дороже.

Отмечу, что для обмена опытом мы ездили и в Швецию, и в Италию, и в Англию. Переняли лучшее у зарубеж-

ных коллег и выстроили свою схему эксплуатации мостовых сооружений.

Важная задача, которая стоит перед нами – привести к международным стандартам системы вентиляции, освещения, газоудаления во всех тоннелях. Видеонаблюдение тоннелей необходимо вывести на диспетчерский пункт. Сегодня по такой схеме работают два тоннеля – Скальный и Мацестинский. У нас есть специалисты, которые приобрели соответствующий опыт, прошли обучение.

Сейчас ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели» нужно и востребовано. Нам была поставлена задача – сделать его базовым показательным предприятием, где будут демонстрироваться современная техника и технологии, куда смогут приезжать на обучение коллеги из соседних регионов.

Мы оборудовали актовый зал для обучения на 60 мест. Здесь есть все необходимое. Зал прошел апробацию, у нас уже проводились совещания на федеральном уровне, на которых председательствовали и министр транспорта России Игорь Левитин, и руководитель Росавтодора Олег Белозеров.

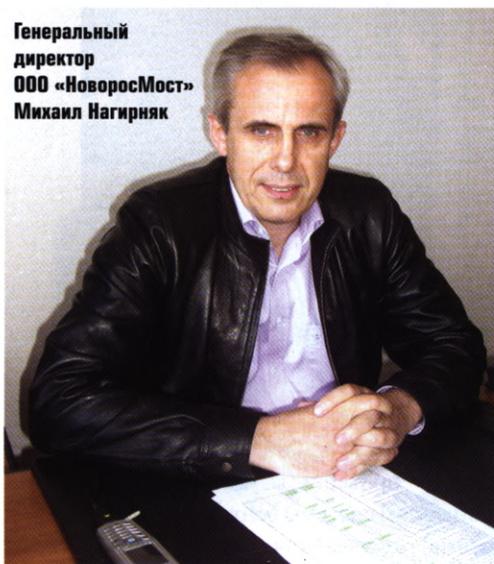
Не так давно я общался с воронежскими коллегами – они уже создали бригаду по искусственным сооружениям, аналогичную нашему предприятию.

Коллектив ФГУ ДЭП «Мосты и тоннели» сформировался, а в дальнейшем будет увеличиваться. Потому и мостами, и тоннелями Упрдор «Кубань» будет прирастать и впредь.

Строят на века

Известное в Краснодарском крае ООО «НоворосМост», как и многие мощные предприятия, вышло из бывшего Минтрансстроя СССР. Генеральный директор ООО «НоворосМост» Михаил Нагирняк справедливо гордится этим – ведь в Минтрансстрое работали опытнейшие специалисты.

Генеральный директор ООО «НоворосМост» Михаил Нагирняк



К старшему брату – за работой

– Я и многие члены коллектива ООО «НоворосМост» прежде работали в Киеве, в Украинском тресте «Мостобут-1», – вспоминает Михаил Зиновьевич предысторию создания предприятия, – а перебрались в Россию потому, что на Украине в 90-х годах не стало заказов для мостовиков.

Первоначально организовали в Москве совместную фирму ЗАО «Строймостмонтаж», генеральным директором которой был избран Петр Георгиевич Соловьев, а его заместителем стал Виталий Иванович Ващенко, много сделавший для развития вновь созданного предприятия. Вся техника треста была переброшена с Украины на российские объекты.

– Первым объектом стало строительство перемычки – 70 километров железной дороги по маршруту Кизляр – Кизил-Юрт в Дагестане в 1998 году. В Чечне тогда было неспокойно, поэтому было решено построить дорогу вдоль Каспия, чтобы подвижные составы не заходили в Чечню. За 6 месяцев работы в Дагестане новое предприятие построило 15 мостов. Нас заметили, в том числе и в Росавтодоре (в те времена Федеральной дорожной службой руководил наш земляк, Вита-

лий Григорьевич Артюхов). В результате Строймостмонтажу доверили реконструкцию автомобильной дороги М-1. Все мосты, обустроенные на этой автомагистрали, – дело наших рук.

За первый год существования предприятие выполнило объем строительно-монтажных работ на сумму порядка 800 миллионов рублей. Это был большой рост для только что созданной организации.

Однако заболел и скоропостижно скончался Виталий Ващенко.

– После смерти Виталия Ивановича на предприятии начался разлад, – рассказывает Михаил Зиновьевич. – Я предложил своим коллегам создать новую структуру. Мое предложение было принято.

Так, 23 мая 2003 года и был создан ООО «НоворосМост».

Первый объект предприятие «НоворосМост» возводило в Геленджике. Заказчики доверили «новичкам» построить небольшой мостик, и они прекрасно справились с задачей. Общий объем работ «НоворосМост» в первый год существования составил 13 миллионов рублей. В следующем году цифра возросла до 45 миллионов рублей, затем – до 75 миллионов. А в прошлом году предприятие заработало 163 миллиона.

– Сегодня мы спокойно можем выходить на объем 200–250 миллионов в год, – отмечает директор, – к сожалению, в этом году работа по торгам сильно тормозится. Жаль, что так происходит. Приходится брать кредиты. Нас выручают хорошие отношения с банками, с поставщиками, с другими контрагентами: люди все понимают и потому дают нам и товарные, и денежные кредиты. Вот так и выкручиваемся. Причем выручает не только собственная хорошая деловая репутация – банки знают, что мы подрядчики Упрдора «Кубань». А Упрдор с подрядчиками всегда расплачивается.

– Правда, на сегодняшний день у нас

есть подспорье – работы по укреплению берега реки Туапсинка в городе Туапсе, объемом примерно на 50 миллионов рублей. Но, если бы не было этого объекта и кредитов, нам пришлось бы туго. Я прекрасно понимаю, что значит задержать заработную плату на месяц – удержать людей на работе становится трудно.

– Мостовику, как никому другому, нужны качественные стройматериалы. Есть ли трудности с их получением?

Да, мосты требуют высокого качества материалов. Ведь их надежность напрямую связана с безопасностью дорожного движения. Но проблем особых с бетоном нет. Когда мы приезжаем на завод потенциального поставщика, в первую очередь смотрим – есть ли там работоспособная лаборатория. Если есть – значит, с ними стоит работать. Мы выбираем квалифицированных партнеров. Такими я считаю Сочинский бетонный завод, ООО «Кредо» в Геленджикском районе, Туапсинский завод ЖБИ и Новороссийский бетонный завод.

– Михаил Зиновьевич, а каково техническое оснащение ООО «НоворосМост»?

– У нас есть две базы. Одна маленькая, с полгектара, на Убыхе, мы ее взяли в аренду. Здесь занимаемся выпуском железобетона, можем делать и ригеля, и стойки – опыт у нас уже накоплен.

Вторая база в Раевке (это в черте Новороссийска) площадью 3 гектара. Здесь есть и цеха, и бывшая совхозная ремонтная мастерская. Сейчас ведем реконструкцию и ремонт цехов, провели газ и воду. Эту базу используем для ремонта техники.

Я думаю, надо потратить 5–10 миллионов рублей и поставить на базе хорошей передвижной бетонный завод, оборудованный лабораторией, найти двух толковых лаборантов – тогда можно будет нормально работать. Безусловно, мы все эти затраты окупим,

Возведение берегоукрепительных сооружений на речке Туапсинка



потому что сейчас полным ходом раз-вернулась стройка, которая продлится 7 лет. Я имею в виду строительство большого Новороссийского тоннеля, который строит ЮГСК. Бетон на этой стройке будет очень востребован. В структуре ООО «НоворосМост» четыре участка. Каждый участок в среднем выполняет объем работ под 50 миллионов рублей.

– *А каков у вас парк техники?*

– В техническом развитии мы выросли, в прошлом году много новой техники купили. В том числе приобрели 25-тонный кран, 2 новых экскаватора, бульдозеры, 2 уазика. Купили также 15 вагончиков, среди них есть и вагон-столовая. В каждый вагончик поставили кондиционер. В общей сложности приобрели техники на 8 миллионов рублей. Причем, 30% – по лизингу.

А полтора года назад приобрели 2 буровых станка УКС-30. Они себя оправдывают, особенно в горной местности, потому что большой агрегат «Като» трудно установить в стесненных условиях, особенно на направлении Джубга – Сочи. Кроме того, у буровых станков максимальный нормальный рабочий режим – диаметр 820-я труба. Это достаточный диаметр для искусственных сооружений, в частности для подпорной стенки. Мы сегодня применяем буровые станки на 102 и 103 километрах, где установили соответственно 250 и 210 буровых столбов.

– *Михаил Зиновьевич, не возникает*

ли проблем со специалистами?

– В настоящее время штат предприятия – порядка 200 человек. Коллектив у нас молодой. Средний возраст работников – 28–30 лет. В 2005 году я пригласил на работу 17 выпускников автомобильного факультета Краснодарского политехнического университета. Сегодня на предприятии осталось только четверо. Почему? Краснодарский политехнический готовит специалистов широкого профиля, а не сугубо мостовиков, поэтому приходится выпускников обучать уже на рабочем месте. Что из этого получается, судите сами – из 17 выпускников выросло 4 более-менее нормальных мостовика. В этом году хочу пригласить еще 8–10 молодых специалистов.

Проблема с кадрами есть. Ведь у нас хороших мостовиков готовят только МАДИ и СибАДИ. А Киевский и Днепропетровский вузы – это уже за-рубеж.

Я постоянно ишу кадры. Мы на сегодня выкупили подъезд в доме, где есть четыре квартиры, отремонтируем их и будем молодым специалистам предоставлять служебное жилье. Я готов еще один подъезд выкупить в этом здании – только бы молодежь пришла и работала!

А надо нам молодежь, ох, как надо! Мы ведь не фирма-однодневка, надо на перспективу работать. Будут кадры – и все будет нормально!

Память на века

Михаил Нагирняк предложил мне проехать по нескольким объектам, на которых вело или ведет работы ООО «НоворосМост».

Первым на нашем пути оказался мост через реку Догуаб.

– Здесь мы трудились в 2005 году, – рассказывал Михаил Зиновьевич, стоя на берегу. – К тому времени назрела необходимость усилить одно-стоечные опоры и балки, ведь мост был построен в 1964 году. Когда провели испытание старых балок диа-фрагменного типа длиной 17,76 метра, они оказались совсем не несущими ни по бетону, ни по арматуре. И тогда было принято решение заменить их на новые – 18-метровые пониженной высоты ($h=75$ см). Первые подобные балки смонтировали на Джигинке, на 73-м километре дороги Новороссийск

Коллектив ООО «НоворосМост»



Мост через реку Дугуаб



– Порт Кавказ.

Балки изготовил и поставил нам Батайский завод. Они были созданы по типовому проекту института «Союздорпроект» в 2004 году, и таких изделий в Краснодарском крае еще не устанавливали.

Конечно, это очень ответственное сооружение. Работа осложнялась тем, что нам постоянно приходилось по одной стороне пропускать движение. Мы ставили временные подпирающие опоры. Справились с задачей довольно быстро. Работы были закончены за 6 месяцев. Если точнее, мы начали работать в июне 2005 года и завершили в октябре.

Река Дугуаб очень коварна, особенно весной. Вода поднимается до низа пролетных строений. Кстати, перед строительством, как назло, и случился паводок. Но, тем не менее, мы оживили мост – ему еще лет 100 служить.

– *Даете гарантию?*

– Даем, – спокойно ответил Михаил Зиновьевич. – Смотрите сами – последний паводок никаких разрушений мосту не причинил. Кстати, начальником участка здесь работал старший прораб Валерий Владимирович Слуцкий, он и оставил о себе добрую память.

Следующая наша остановка – у моста через реку Тешебс. Его реконструкцию «НоворосМост» начал в феврале прошлого года. Михаил Зиновьевич долго и с энтузиазмом рассказывал мне о работах на этом объекте.

– Еще Евгений Андреевич Кравченко, когда был руководителем Упрдора «Кубань», говорил: «Нагирняк, поезжай на мост, запроектируй, прими меры и обеспечь его реконструкцию».

31 ноября прошлого года мы сдали мост в эксплуатацию.

...Несколько часов спустя мы подъехали к Туапсинскому участку. Нас встретил начальник участка № 3 ООО «НоворосМост» Леонид Черевичник. С 15 января 2007 года предприятие ведет здесь работу по возведению берегоукрепительных сооружений на речке Туапсинка.

На участке установлено 30 вагончиков для рабочих. Народ не обижен – есть и хорошее жилье, и трехразовое питание, и душевые с горячей водой. В каждом вагончике имеются телевизор и кондиционер.

– 15 января мы поставили жилой городок, – сообщил Леонид Михайлович, – зимой здесь был один участок, на котором работало 30 человек. Затем прикрепили на замену еще участок № 5. А сегодня в одну вахту, которая длится месяц, трудится 65 человек.

– Трудоемкость на Туапсинском участке сумасшедшая, – подчеркивает Михаил Зиновьевич, – за короткое время была проведена титаническая работа. Наши рабочие и старые сооружения снесли, и пни выкорчевали и балласт завезли. Здесь забито 250 буровых столба и ежедневно укладывается более 100 кубов бетона.

– *Из каких краев ваши работники, Михаил Зиновьевич?*

– Здесь работает сборная команда. 10 процентов – земляки, украинцы. Остальные – из Ставропольского, Краснодарского краев, из Ростовской области. Люди не имеют возможности заработать на родине и поэтому едут сюда.

– Леонид Черевичник родом из соседней Хмельницкой области, – говорит Михаил Нагирняк, который сам из-под Винницы, и, улыбаясь, добавляет, – сегодня в нашем мостоотряде работает 30 его земляков. Все лучшие бригадиры – односельчане Леонида.

Хотел бы отметить и Владимира Степановича Старожука, и Федора Павловича Бужанского. Это элита нашего мостоотряда советского периода. И ведь никто их не обучал науке строить мосты – своей смекалкой до всего дошли. Иван Григорьевич Мартынюк трудится на предприятии 4 года. Василий Иванович Максименко со мной в России с 1998 года. Это наша интеллигенция – хранители культуры и обычаев. И еще у нас работают такие хорошие специалисты и надежные мужики, как Василий Павлович Бойко и Павел Васильевич Швец.



От первого колышка до красной ленточки

Крушение Советского Союза коренным образом изменило деятельность предприятий дорожной отрасли. Одни, не сумев адаптироваться в новых экономических условиях, вскоре прекратили свое существование. Другие, благодаря энергичности и деловой хватке своих руководителей, не только выжили в сложнейшей экономической обстановке, но и со временем заметно расширили свою производственную деятельность.

К числу именно таких предприятий относится и ООО «Тоннельдорстрой». Фирму, которую знают и уважают на юге России, все 16 лет существования бессменно возглавляет ее создатель – заслуженный строитель России Юрий Алексеевич Мордвинков.

Без малого три десятилетия назад Минскметрострой, который в то время курировал южную часть СССР, открыл в Сочи участок Тоннельного отряда № 1. До этого специалисты данной организации вели работу в Криворожье, Днепропетровске, строили дорогу Ереван – Дилижан. И на рубеже 70–80-х годов Минскметрострой начинает строительство тоннелей в районе поселка Хосты. В это время и направляется в Сочи потомственный тоннельщик Юрий Мордвинков.

После окончания Новосибирского института инженеров железнодорож-

ного транспорта Юрий Алексеевич работал на строительстве Ташкентского метрополитена. Завершив одну стройку, он переехал на другую – Минский метрополитен, а затем и на Кубань.

Уже в 1986 году сочинский участок Тоннельного отряда № 1 Минскметрострой сдает в эксплуатацию два автодорожных тоннеля «Хостинские» протяженностью 1234 м автодороги Джубга – Сочи. Участок крепнет, развивается. Но наступает переломный 1991 год, и все намеченные планы рушатся в одночасье.

После распада Советского Союза Юрий Мордвинков решает создать на базе участка самостоятельное предприятие, которое получает название ООО «Тоннельдорстрой».

Сюда он приглашает несколько опытных специалистов, которых знал не один год. В их числе был и нынешний главный инженер Владимир



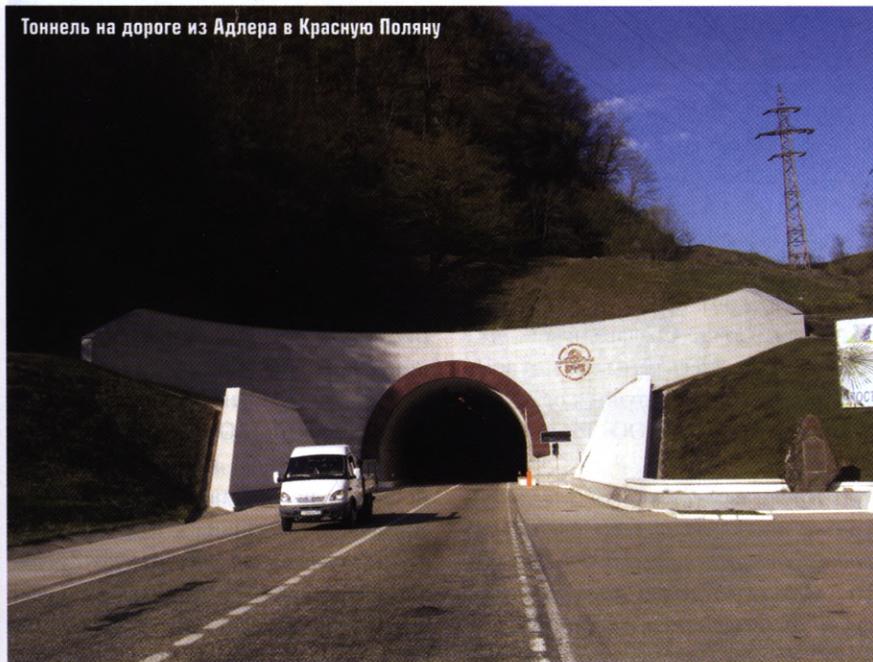
Генеральный директор ООО «Тоннельдорстрой» Юрий Мордвинков

Данилов, который приехал в Сочи со стройки алма-атинского метро. Два опытных тоннельщика были знакомы еще со студенческих времен. Ведь Юрий Алексеевич и Владимир Васильевич учились на одном факультете Новосибирского института, жили в одном общежитии и понимали друг друга с полуслова. Энергично взявшись за дело, пройдя через все тернии, Юрий Мордвинков и Владимир Данилов создали нынешнюю мощную структуру.

Правда, начинали тоннельщики с малого. Коллектив предприятия в то время составлял всего 100 человек, а парк техники – около десятка автомобилей и экскаватор.

Активное развитие ООО «Тоннельдорстрой» приходится на 1997 год. Предприятие начинает приобретать машины и механизмы, что сразу же сказывается на производственной программе. Судите сами. В 1998 году сдан автодорожный тоннель «37 км» и укрепительные сооружения на автодороге Адлер – Красная Поляна. В 2000 году построены подходы к 700-метровому мосту через реку Чемитоквадже. В 2002 году – сдача тоннелей «46 км»,

Тоннель на дороге из Адлера в Красную Поляну





Главный инженер Владимир Данилов

ДАНИЛОВ В.В. ТОННЕЛЬДОРСТРОЙ

«48 км» и 11 укрепительных сооружений на дороге Адлер – Красная Поляна в районе водопада «Девичьи слезы». В 2003 году сданы 8 противообвальных галерей на скальном участке дороги Адлер – Красная Поляна суммарной длиной 196 метров. В 2005 году завершается строительство участка тоннеля «Скальный» длиной 350 метров и автодороги Адлер – Красная Поляна общей протяженностью 2,5 км. В 2006 году сдаются в эксплуатацию мосты через реку Сочи и Молоканову Щель.

– Все наши объекты не только гармонично вписались в ландшафтный пейзаж, – замечает Владимир Данилов, – но и стали настоящим украшением Черноморского побережья. Безусловно, работа здесь накладывает особую ответственность за сохранение уникальной природы, реликтовой растительности, предгорных заповедников. Но мы не боимся трудностей, заботимся о добром имени и репутации предприятия, на деле подтверждая соответствие показателям и стандартам...

Минувший год был знаменателен для ООО «Тоннельдорстрой» еще и тем, что предприятие осваивает новоавстрийский метод проходки NAT с применением технологии набрызг-бетонной крепи на тоннеле «№ 6» участка обхода г. Сочи.

Соответственно, с увеличивающимися объемами работ растет и освоение денежных средств. Если в 2000 году показатель составлял 357 миллионов рублей, то в прошлом году – уже 1,4 миллиарда. В нынешнем же году планируется поднять планку до 4 миллиардов рублей.

Сегодня техническая мощь ООО «Тоннельдорстрой» действительно впечатляет. В распоряжении 1800 лучших специалистов 5 горнопроход-

ческих комбайнов, 5 горных буровых и анкероустановщиков, 2 установки для набрызга бетона, 6 подземных поездов, 210 единиц современной автомобильной техники, 5 собственных бетонных заводов, арматурные и железобетонные цеха, аккредитованная строительная лаборатория, взрывсклад и многое другое.

Для рабочих Тоннельдорстрой построены 4 общежития на 600 мест. И это понятно. На предприятии работают вахтенным методом много приезжих, в основном из Ростовской области, где сегодня закрываются многие шахты. И бывшие шахтеры предпочитают идти в ООО «Тоннельдорстрой», так как знают, что это надежное предприятие, в котором их труд будет востребован.

– Ныне в структуре ООО «Тоннель-

предъявляются очень высокие требования к производству арматурных изделий, к производству бетона. И мы постоянно проводим в лаборатории экспертизы стройматериалов.

Между прочим, наша лаборатория считается одной из лучших в отрасли. Возглавляет ее опытный специалист Ирина Ильинична Демченко. Она же является одним из ведущих преподавателей Сочинского университета. Хочу отметить, что в лаборатории работают очень грамотные и ответственные люди.

– *Что вы считаете главным в своей работе?*

– Идти к намеченной цели вместе, – убежден Юрий Мордвинков. – Мы не растаскиваем прибыль по карманам, оснащаем предприятие современной



Ведется набрызг-бетонная крепь

дорстрой», – говорит Юрий Алексеевич, – порядка 10 дочерних предприятий. Мы выполняем весь комплекс работ по тоннелю – от первого колышка до красной ленточки.

У нас несколько баз на территории Краснодарского края. Основная находится в Сочи. Создавали мы ее в течение 3 лет. Здесь раньше была автостоянка. Теперь – находятся основные технические силы ООО Тоннельдорстрой.

– *Юрий Алексеевич, вы упомянули, что на предприятии есть аккредитованная лаборатория. Значит ли это, что вопросу качества стройматериалов вы уделяете особое внимание?*

– Это естественно, ведь сегодня

техникой. Не кичимся успехами. Мы просто работаем! Каждый день, по 15–16 часов. И у нас один выходной – 1 января.

В таком режиме трудятся практически все наши подразделения. И никто не ропщет. Все понимают, что от работы каждого напрямую зависит конечный результат.

Накануне нашей беседы генеральный директор ООО «Тоннельдорстрой» вернулся из Мюнхена, где побывал на выставке дорожной и тоннельной техники.

– *И каковы ваши впечатления? – поинтересовался я.*

– Честно говоря, ничего нового для себя я на этой выставке не открыл,

— ответил Юрий Алексеевич. — Почему? Вся техника, которую я увидел на мюнхенской выставке, у нас имеется. Причем, в очень большом ассортименте. Мы выделяем огромные средства на техническое переоснащение. И этот вопрос находится на стадии завершения. Кстати говоря, всю прибыль ООО «Тоннельдорстрой» тратит на обновление техники и строительство жилья.

Отмечу, что мы давно работаем вплотную с фирмой «Катерпиллер». И если нам понадобится экскаватор, я напрямую позвоню руководству и нам доставят технику без предоплаты. Руководство фирмы знает, что мы солидная авторитетная компания и всегда рассчитываемся с поставщиками...

Сейчас ООО «Тоннельдорстрой» ведет строительство самого длинного в России автодорожного тоннеля протяженностью 2607 метров сечением в проходке до 143 квадратных метров. Моим гидом в строящемся тоннеле стал начальник участка № 1 ООО «Тоннельдорстрой», шахтер с 15-летним стажем Владимир Каурин.

— На нашем объекте успешно внедрен ново-австрийский метод проходки, — рассказывает Владимир Николаевич. — Здесь применяются новейшие европейская техника и оборудование, что обеспечивает быстрые темпы строительства и высокое качество работ.

Применяемые технологии строительства тоннелей сочетают буровзрывной и комбайновый способы разработки грунтов, арко-бетонную временную крепь, крепи из суперкомпозитных материалов и набрызг-бетона, гидроизоляцию и дренажную систему из полимерной пленки со слоем геотекстиля.

Для предотвращения обрушения лобовых откосов и вывалов грунта при врезке тоннеля мы сооружаем подпорные стены на основании из буронабивных свай, бетонных оголовков и экранов из быстроустанавливаемых анкеров. Это обеспечивает безопасность разработки первых ходок. Для укрепления откосов припортальных выемок применяются габионные покрытия и георешетки из полимерных материалов.

Внедренная в прошлом году технология устройства набрызг-бетонной крепи позволяет проходить до 150 метров против 30–60 метров при проходке обычным способом.

— *Какая техника работает на объекте?* — спросил я у Владимира Николаевича.

— Здесь задействованы немецкие комбайны избирательного действия Wirth Paurat T3.20 и T2.61, установки для мокрого торкретирования Sika PM 500, механизированный анкероустановщик Boltex LC, система мониторинга деформаций временной крепи GEODATA.

— Необходимо отметить, что наша работа относится к категории наиболее опасных и тяжелых. А комбайны Wirth Paurat хороши тем, что разработка происходит без присутствия рабочих в призабойном пространстве. Человек приходит в забой, когда надо устанавливать анкера, арки, монтировать металлическую крепь. И это связано с определенным риском. Мы же делаем рабочий процесс максимально безопасным. У нас есть машина для набрызг-бетона, которая наносит бетон через манипулятор. Есть анкероустановщик, которым человек управляет со стороны, находясь на безопасном расстоянии от незакрепленного пространства.

Кстати, подобное импортное оборудование мы закупили одними из первых в России. Это было в 2003 году. И хотя у нас были современные машины, позволявшие проходить большие пространства, но при их использовании работнику все же приходилось идти в забой и выполнять ручные работы. И мы сделали ставку на безопасность...

— *Юрий Алексеевич, как вы, приехав из Германии, смотрите на российские дороги?* — спрашиваю я генерального ди-

ректора ООО «Тоннельдорстрой» после возвращения из строящегося тоннеля.

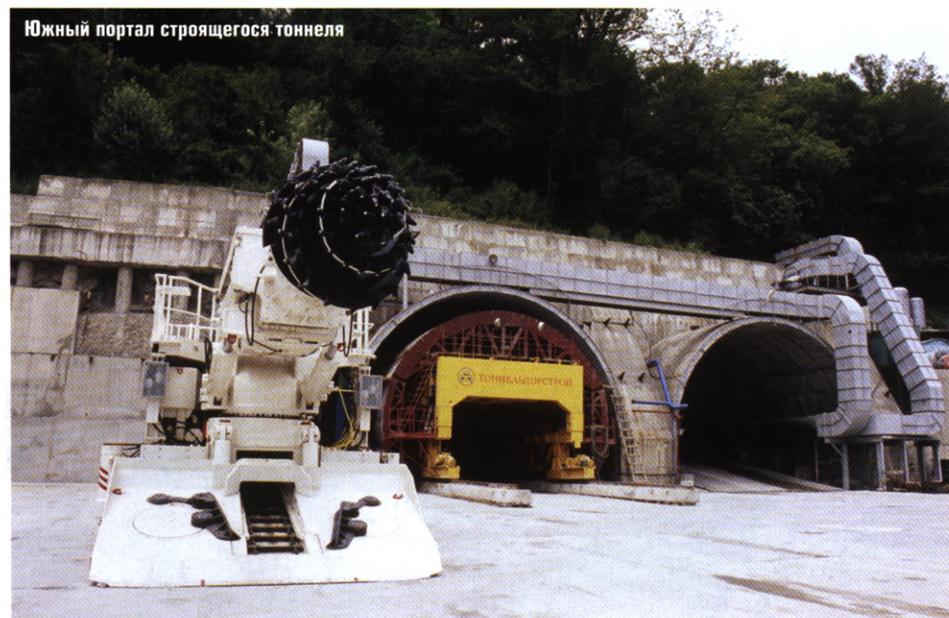
— Конечно, обидно, что наши дороги заметно проигрывают. Так что пока сравнение — не в нашу пользу. Но я надеюсь, что с приходом нового руководства Упрдора «Кубань» ситуация заметно улучшится.

Сегодня, к счастью, появились очень грамотные руководители, которые выбирают из опыта европейских дорожников все самое лучшее, чтобы применить зарубежный опыт на российских дорогах. Закупают современную высокопроизводительную технику, причем, ориентируются на технику самого высокого качества.

Я, когда был на Мюнхенской выставке, заметил очень много руководителей дорожной отрасли, которые интересовались зарубежной техникой. Так что, я думаю, что в течение 5–6 лет уровень дорожной отрасли России станет европейским.

— Я всю жизнь занимался строительством тоннелей, метрополитенов и мостов. Теперь — и дорогами, — подытоживает Юрий Мордвинков. — А потому стараюсь разобраться во всех нюансах дорожной отрасли. Это непростое дело, это серьезнейшая наука. Дорожниками становятся не сразу. Основной показатель их работы — километры построенных автомагистралей. Этим похвастаться я пока не могу.

Протяженность участка дороги, который мы планируем сдать в эксплуатацию, составляет почти 5 километров. А как нам удастся его построить, я расскажу в 2009 году.



Южный портал строящегося тоннеля

Дома и стены помогают

Предприятие ООО «Сочитрансстрой» создано 3 года назад. Здесь трудятся весьма опытные специалисты, которые прежде долгое время работали в организациях бывшего «Минтрансстрой».



Генеральный директор ООО «Сочитрансстрой» Евгений Колычев

С первого дня существования ООО «Сочитрансстрой» дорожникам поручались крупные объекты на Таманском полуострове. В частности, на строительстве нефтеперерабатывающего комплекса в поселке Волна, где предприятие строило подъездные дороги, различные сооружения для нефтеперегонного комплекса. Параллельно сочинские дорожники тру-

дились по субподрядным договорам еще на нескольких объектах. Так, на газопроводе Адлер – Красная Поляна предприятие сооружало подпорные стенки, подъездные пути и др.

Со второй половины 2006 года ООО «Сочитрансстрой» тесно сотрудничает с Упрдором «Кубань». Надо сказать, что разногласий между заказчиком и его новым подрядчиком не возникает.

– В ООО «Сочитрансстрой» трудятся 90 человек, – рассказывает его генеральный директор Евгений Колычев. – Да, оно пока небольшое, но бурно развивается. Техника, необходимая для работ, у нас есть – и буровые установки, и подъемные краны, и автотранспорт. Из своего битумохранилища мы поставляем битум даже другим дорожным организациям.

– Правда, собственной производственной базы, как таковой, у нас нет, мы ее арендуем. И офис пока временный – взят в аренду. Сейчас активно занимаемся оформлением земли, так что создание собственной базы не за горами.

– На каких объектах сегодня ведет работы предприятие?

– Мы выиграли два тендера на автодороге Джубга – Адлер и сейчас активно трудимся на этих объектах.

Ведем работы по устройству противоползневых сооружений, по ремонту дороги. Объекты будут сданы в эксплуатацию уже в августе этого года. В настоящее время предприятие возвращается в Сочи и все мощности тоже переводит сюда. ООО «Сочитрансстрой» намерено продолжать сотрудничество с Упрдором «Кубань». Так что мы непременно примем участие в следующих торгах.

Расспрашивая Евгения Александровича об истории предприятия, я не мог обойти вниманием самого руководителя – заслуженного строителя и заслуженного дорожника России. Такие звания дорогого стоят.

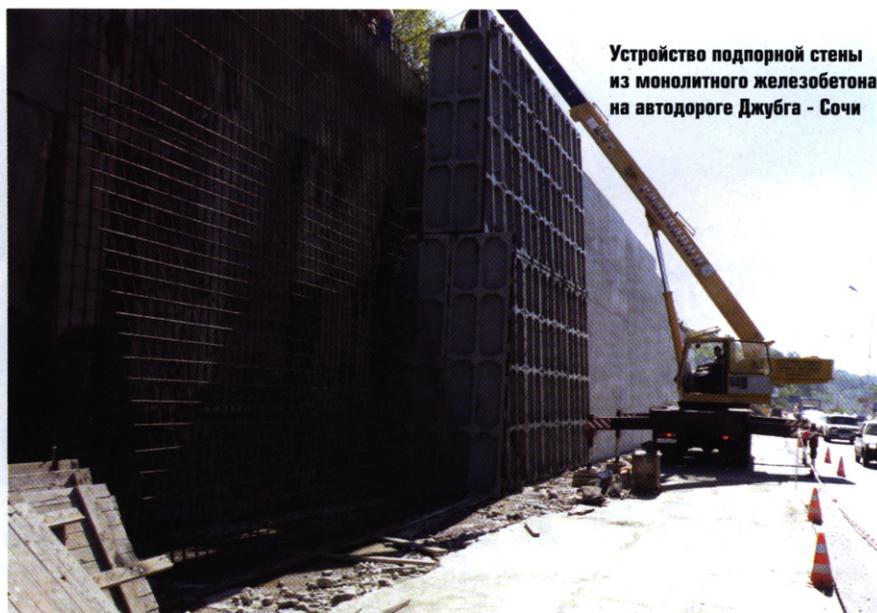
Но Евгений Александрович немногословен. После окончания в 1972 году строительного института в Томске, более 30 лет работал на разных должностях в системе Министерства транспортного строительства. Прошел все ступени служебной лестницы – был начальником ПТО, старшим прорабом, главным инженером. А затем был избран генеральным директором акционерного общества. А начинал он трудовую биографию мастером в мощной организации «Юждорстрой», которая строила в то время дорогу от Гудауты до Гагры в Абхазии.

Затем «Юждорстрой» перебазировался в Сочи и начал строительство дороги Адлер – Сочи. Кстати, сегодня эту дорогу и ремонтирует ООО «Сочитрансстрой».

Скупко рассказав о себе, генеральный директор спешит перевести разговор на коллег.

– Люди они бывалые, – так лаконично и с теплотой охарактеризовал их Евгений Колычев. – Работали на многих серьезных объектах, в том числе и за рубежом, в частности в Афганистане. Причем, некоторые работники бывали в этой стране по несколько раз.

Кстати, руководитель ООО «Сочитрансстрой» тоже был в командировке вблизи Кабула – в течение полутора лет работал по контракту главным инженером строительства и вернулся на



Устройство подпорной стены из монолитного железобетона на автодороге Джубга - Сочи

родину буквально накануне ввода советских войск в Афганистан в декабре 1979 года.

– Наши специалисты трудились во многих местах – и в Кабуле, и в Герате, и в Мазари-Шарифе, – продолжает свой рассказ генеральный директор. – Из тех, кто был со мной в Афганистане, сегодня в ООО «Сочитранстрой» работает Юрий Александрович Рубежанский, у которого, кстати, есть опыт работы и в Африке.

А я часто вспоминаю работу в Грозном, где мы трудились после первой чеченской кампании в 1997 году. Занимались восстановлением аэропорта «Северный». Ремонтировали взлетную полосу, покрытие приаэропортовой площади, делали дренажную сеть. Я запросто выезжал на своей служебной машине и в Грозный, и в Аргун, и в Червленую.

Евгений Колычев и его коллеги отработали в 90-х годах по два года в Гвинее.

– Там было всего две главные дороги. Одну из них в свое время соорудили французы, вторую – российские строители. Работали мы в очень сложных условиях. Но с задачей справились.

Кроме этой стройки, были в Гвинейской Республике и попутные объекты. Многие мои коллеги до сих пор там работают. А некоторые уже получили заказы в соседних странах, где слышаны о мастерстве российских дорожников. Так что традиции, которые мы заложили, существуют и сегодня.

– *Евгений Александрович, с кем вы создавали ООО «Сочитранстрой»?*

– Учредители предприятия – Борис Григорьевич Лещев, Юрий Александрович Рубежанский, Александр Евгеньевич Безруков. Эти люди стояли вместе со мной у истоков и работали с первого дня, как говорится, костяк нашей организации. Также хотел бы отметить нынешнего главного инженера Андрея Викторовича Мячина, своего помощника Елену Михайловну Зуеву, главного бухгалтера Веронику Анатольевну Тонконоженко.

В принципе, кадровой проблемы нет. Мы платим относительно неплохую зарплату, а поэтому вправе требовать от своих работников полной отдачи.

С другой стороны, сегодня в Сочи найти необустроенных профессионалов-дорожников практически невоз-



можно – все они давно закрепились на разных предприятиях. Здесь из других населенных пунктов, Краснодарского края, а также из Ростовской области работает много приезжих. Мы принимаем их на вахту, и они трудятся по 2 недели. В целом, расклад сил на предприятии примерно такой: у нас работают 60 процентов местных специалистов и порядка 40 – приезжих.

– *А каковы планы на будущее?*

– Человек предполагает, а Кравченко располагает, – улыбается Евгений Александрович. – У нас хороший заказчик и, как я уже сказал, мы хотели бы сотрудничать с ним и в будущем. Я работаю уже с четвертым руководителем Упрдора «Кубань» и никогда претензий к нам не было. Выполнять

заказы по федеральным объектам, конечно, удобно – здесь надежное финансирование. Но это еще и большая ответственность и высокие требования к качеству работ – поневоле подтягиваешься. Если бы мы дальше продолжили работу с Упрдором – это был бы самый лучший вариант развития предприятия.

Мне и моим коллегам приходилось много бывать в командировках. Потому и знаем не понаслышке, что дома и стены помогают, так что мы связываем свои дальнейшие планы с работой в Сочи. Даже если Олимпийские игры не состоятся, наш город, в любом случае, будет развиваться как всероссийский курорт. Мы надеемся, что найдем работу на его объектах.



Тоннелями сближаются сердца

Тоннельщики – народ особой закалки. А уж тем более, если они работали на строительстве БАМа. Познакомившись с такими людьми, любой человек, мало-мальски знакомый со спецификой их профессии, уверенно скажет: «Вот это – настоящие мужики! На таких можно положиться!»

И есть на эту тему в гимне ЗАО «ЮГСК» замечательные слова:

**«Профессия у нас особой пробы,
Природы покорители, творцы,
Тоннелями сближаются народы,
Сближаются тоннелями сердца...».**

А начиналась история компании так. В марте 1996 года мощное предприятие ОАО «Бамтоннельстрой» стало победителем тендера на право строительства Мацестинского тоннеля, который должен возводиться в рамках строящейся первой очереди «Обхода города Сочи». Место строительства тоннеля располагалось в Хостинском районе города-курорта. На тот день Мацестинский тоннель должен был быть самым протяженным автомобильным тоннелем в Российской Федерации.

И для его строительства ОАО «Бамтоннельстрой» создало в Сочи дочернее предприятие – закрытое акционерное общество «Южная горно-строительная компания». Причем, она была зарегистрирована в рекордно короткие сроки. 22 октября



Генеральный директор ЗАО «УС «ЮГСК» Владимир Антощенко

1996 года руководители компании получили свидетельство о регистрации в администрации Центрального района Сочи.

А уже в ноябре того же года создается первый горнопроходческий участок Южной горно-строительной компании, и со стороны Южного портала на Мацестинском тоннеле начинаются

работы.

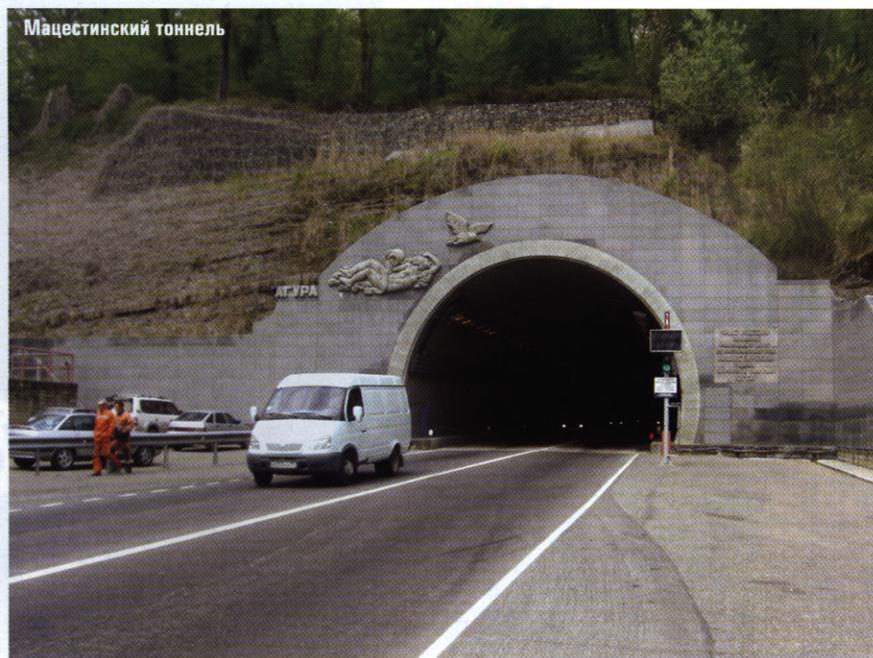
В июне 1997 года на строительстве Мацестинского тоннеля прогремел первый взрыв горной породы. Месяц спустя создается второй горнопроходческий участок Южной горно-строительной компании, и начинаются работы со стороны Северного портала.

Особо значимым и полным событием стал для ЗАО «ЮГСК» 1999 год. В феврале тоннельщики Южной горно-строительной компании начали работы на новом объекте – строительстве Краснополянского тоннеля федеральной автодороги Адлер – Красная Поляна.

В сентябре тоннельщиками была установлена мемориальная доска первого инженера строительства дороги Адлер – Красная Поляна Владимира Константиновича Константинова.

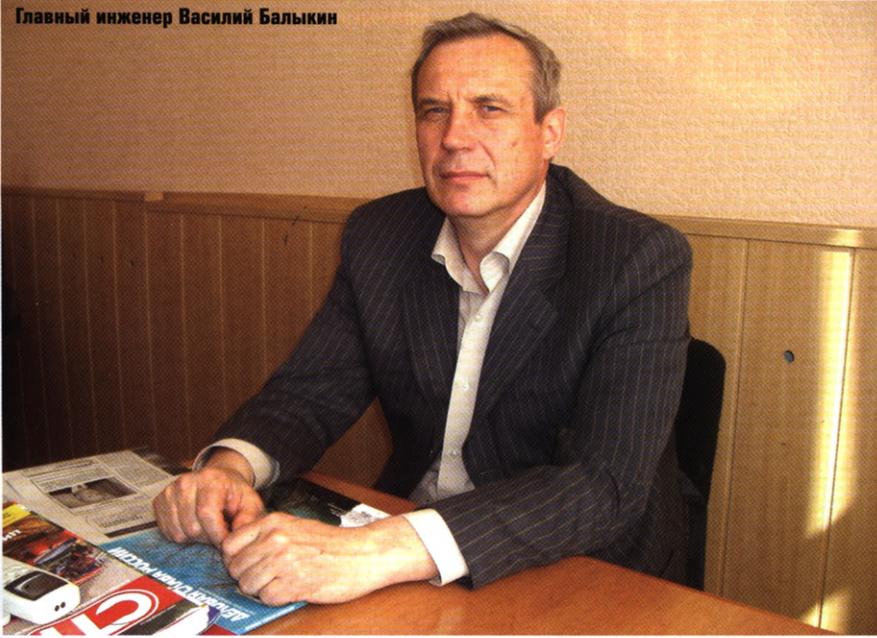
В октябре началось строительство пешеходного моста через федеральную автомагистраль Джубга – Сочи в Адлере. А в ноябре того года состоялась сбойка Мацестинского тоннеля.

Многие местные руководители тогда подчеркивали, что с приходом в Сочи дочернего предприятия ОАО «Бамтоннельстрой» произошел прорыв в дорожном строительстве. Мастерство



Мацестинский тоннель

Главный инженер Василий Балыкин



работников Южной горно-строительной компании, применяемые ими современная техника и новые технологии вызвали всеобщее восхищение руководства и жителей города-курорта.

— Помню своего первого заказчика – в те времена возглавлявшего Упрдор «Кубань» – Василия Ивановича Прокопенко, — рассказывает генеральный директор компании, недавно переименованной в ЗАО «УС «ЮГСК» Владимир Антощенко. — Отличный мужик, настоящий хозяин дороги. Так что с Упрдором у нас никогда не было проблем.

А в 2002 году произошло еще одно историческое для компании событие – состоялась сбойка ныне хорошо известного как в России, так и далеко за ее пределами Краснополянского тоннеля. На его строительстве тоннельщики вели работу со стороны моря – от поселка Монастырь. А их коллеги из ОАО «Тоннельный отряд № 44» пробивали тоннель с северной стороны – от поселка Кепша.

Они встретились в глубине горного массива в августе.

Три года спустя Краснополянский 2600-метровый тоннель (включая галерею) был введен в эксплуатацию.

Движение по нему двухполосное. А три штольни длиной 195, 218 и 275 метров, расположенные примерно через 600 метров друг от друга, имеют выход на существующую дорогу.

Краснополянский тоннель оборудован семью инженерными системами жизнеобеспечения на уровне европей-

ского стандарта. Причем, здесь предусмотрены вентиляционная система, резервная система энергоснабжения, противопожарная система, система сигнализации, заградительная сигнализация, теленаблюдение за движением транспорта и связь.

И что характерно – ввод Краснополянского тоннеля в эксплуатацию совпал со стартом города-курорта Сочи в борьбе за право проведения зимних Олимпийских игр 2014 года.

Сейчас компания ведет строительство Шаумянского автодорожного тоннеля. Автомобильная дорога Туапсе – Армавир протяженностью 251 километр объединяет две федеральные дороги: Джубга – Сочи и «Кавказ». И этот маршрут почти на 217 километров сокращает автодорожную артерию, соединяющую порты Черного и Каспийского морей. Кроме того, становится ближе выход к Черному морю, республикам Северного Кавказа, восточным районам Краснодарского края и Ставропольскому краю.

Но неблагоприятным для движения автотранспорта является участок дороги между 200 и 208 километрами, подверженный зимой снежным заносам, а весной и осенью – оползням. Поэтому и было принято решение строить дорогу по новому направлению.

Здесь предусматривается сооружение нового участка дороги длиной 4750 метров, который включает в себя строительство Шаумянского тоннеля протяженностью 1418 метров на водоразделе рек Елизаветка и Большой Тук с параллельной ему дренажно-эва-

куационной штольной длиной 1427 метров. Здесь также будут построены два участка автодороги: со стороны Северного портала – длиной 1518 метров и со стороны Южного портала – 1814 метров.

Автодорога к Северному portalу включает в себя сооружение двух подпорных стенок длиной 62 и 383 метра, а также мостовых переходов длиной 210 и 152 метра через реку Большой Тук.

Так что работы у ЗАО «УС «ЮГСК» хватит здесь надолго.

Со стороны Южного портала уже пройдено 358 метров штольни и 438 метров тоннеля. Кроме того, выполнены подготовительные работы к проходке тоннеля со стороны Северного портала. На обоих порталах построены производственные и бытовые базы.

А в этом году специалисты компании уже провели берегоукрепительные работы у реки Мзымта на автомобильной дороге Джубга – Красная Поляна. Тоннельщикам была поставлена задача – уберечь от своенравной горной речки дорожное полотно. В нескольких местах река близко подступала к дороге и, размывая правый берег, грозила трассе разрушением.

Упрдор «Кубань» намечил два участка для неотложных берегоукрепительных работ. Первый – на 17-м километре дороги, рядом с объектом рекреации «Бережок», а второй – на 28-м километре. Ситуация осложнялась тем, что в последние годы Мзымта вела себя весьма агрессивно, так что откладывать работы было невозможно.

Было найдено единственное возможное решение – на опасных участках была установлена система железобетонных траверсов. Сооружения теперь гасят гидроудар, отводя мощные потоки от уязвимых склонов, по которым проходит шоссе. На их строительство ушло две тысячи кубов бетона.

...Всего же за 10 с лишним лет работы коллективом компании построены и введены в эксплуатацию 25 объектов, в том числе 5 тоннелей. При этом, было пройдено 6264 погонных метра подземных выработок; уложено 161 649 кубических метров бетона и железобетона; разработано 500 967 кубических метров грунта в плотном теле.

Нелишне будет отметить, что сегодня Южная горно-строительная компа-

ния имеет лицензии на 16 видов работ и услуг, в том числе на проектно-конструкторские работы, строительство транспортных подземных и надземных объектов и сооружений, противооползневых и берегоукрепительных работ, производство строительных конструкций...

Кто хорошо и качественно работает – тот, несомненно, достоин поощрения. А список наград ЗАО «УС «ЮГСК» весьма велик. Назовем лишь наиболее значимые из них.

В ноябре 2001 года Сбербанк России вручил руководству компании серебряную медаль и присвоил статус VIP-клиента. В 2002 году Американо-российская торгово-промышленная палата наградила компанию в Вашингтоне Почетным дипломом и медалью «За высокое качество производства». А год спустя Российско-швейцарский бизнес-клуб вручил в Женеве золотую медаль и диплом «За безупречную деловую репутацию». В мае того же 2003 года в Варшаве российские строители получили Большую королевскую медаль в номинации «Предприятие XXI века».

В ноябре 2004 года компания стала лауреатом премии «Российский национальный Олимп». А в январе 2005 года – удостоена Почетного знака Тоннельной ассоциации России и выставочной компании «Глобал-Экспо» – «За внедрение передовых технологий при освоении подземного пространства».



Берегоукрепительные работы на реке Мзымта

– *В будущее смотрите с оптимизмом? – спрашиваю я генерального директора компании Владимира Антощенко.*

– Уверен, что с тем направлением, которое выбрали президент и правительство, объектов нам хватит с лихвой. И не только нам. Самое главное, чтобы мы выигрывали торги на строительство объектов. Нас не надо сбрасывать со счетов – мы не такие уж и слабые.

– *Владимир Петрович, а что для вас сегодня является проблемой номер один?*

– Эта проблема всю жизнь была и

сейчас остается актуальной – долгострой. А долго строим потому, что хронически не хватает денег.

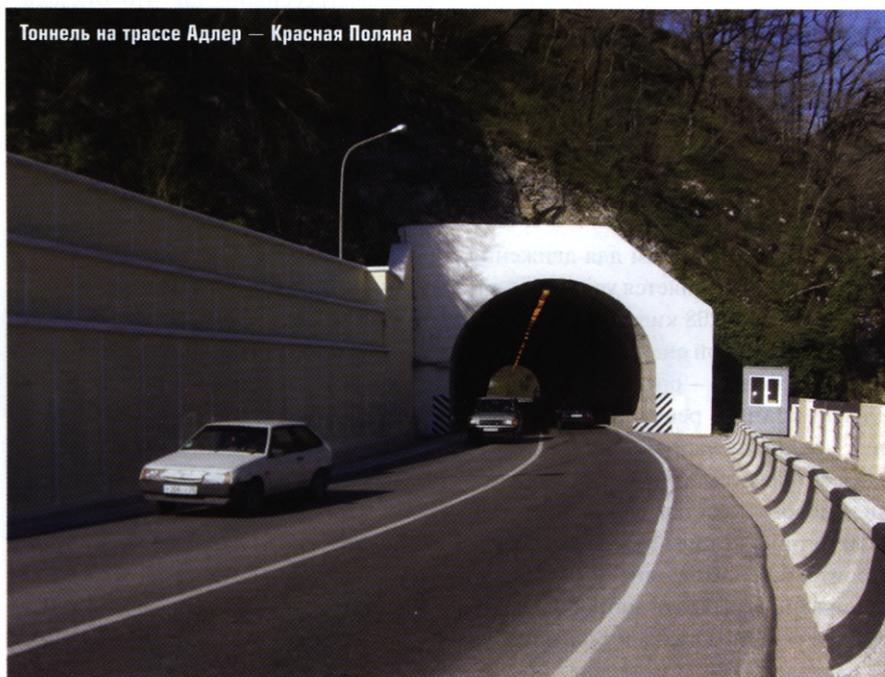
Взять хотя бы такой один объект, как Шаумянский тоннель. Он находится на разделе двух заказчиков и поэтому – и не федеральный, и не краевой. Финансирование его строительства началось из федерального бюджета, продолжилось – из краевого. Стоимость его велика – 4 миллиарда рублей. И с 2000 года мы построили всего одну треть. Подождем еще немного – может, стихия подскажет, как строить по уму.

Кстати говоря, из тех 25 объектов, что построила компания за 10 лет, стабильно финансировалось лишь 3 объекта. А Мацестинский тоннель мы сдали даже на год раньше намеченного срока!

Сегодня надо строить еще быстрее, еще качественнее. Были бы средства! А желание и возможность строить у нас были и есть!

И еще. Надо активнее внедрять новые технологии – по-другому же сегодня нельзя. Стыдно идти тем путем, которым мы шли 10 лет назад. Нас же засмеют! А проекты становятся все дороже. Чтобы откорректировать, к примеру, проект Шаумянского тоннеля, сегодня нужно уже не 10 миллионов, а 22 миллиона рублей.

Да, мы готовы участвовать во всех торгах. Тем более что чувствуем поддержку учредителей. А будут объемы работ – мы любые объекты построим!

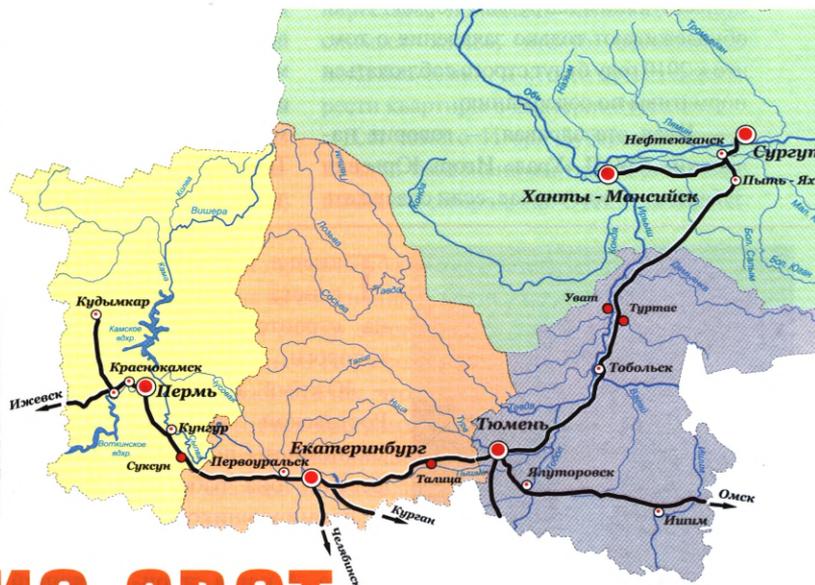


Тоннель на трассе Адлер – Красная Поляна

Специальный выпуск Уралуправтодор



Начальник ФУАД «Урал»
Игорь Зубарев



Соединяющие свет

Если горная гряда Урала разделяет Европу и Азию, то федеральное управление автомобильных дорог «Урал», напротив, соединяет стороны света, обеспечивая беспрепятственное сообщение между ними посредством 2436 километров автомобильных дорог и 210 искусственных сооружений общей протяженностью почти 15 км. Но как бы ни старались дорожники сделать эту связь крепче и надежнее, с каждым годом обеспечивать ее становится все проблематичнее – дорожное покрытие изнашивается раньше, чем приходит долгожданная пора осуществления отсроченных ремонтов, автомобилей появляется все больше и они становятся все тяжелее.

По данным диагностических обследований федеральных автомобильных дорог, проходящих по территории Уральского федерального округа, до 60% от их общей протяженности требуют проведения ремонтных работ, более 50% нуждаются в усилении дорожной одежды, около 30% — в улучшении ровности покрытия, а на 40% федеральных автомагистралей необходимо выполнить работы по повышению коэффициента сцепления. Не лучше обстоит дело и с искусственными сооружениями. Не менее трети существующих мостов и путепроводов требуют безотлагательного ремонта. А из эксплуатирующихся на сети федеральных дорог 2304 труб 20% также требуют замены, реконструкции или ремонта.

Из этих цифр можно сделать однозначный вывод о том, что федеральная дорожная сеть Уральского округа далека от совершенства. Но еще более печально то, что оптимистических прогнозов на ближайшее будущее никто дать не может, особенно по ситуации с упорядочением межремонтных сроков, по реконструкции магистралей для приведения сети автодорог в соответствующие существующим нагрузкам нормы. Пока обнадеживают только заявления о том, что к 2010 году будут строго соблюдаться нормативы по содержанию.

— Идея эта здравая, — говорит начальник ФУАД «Урал» Игорь Юрьевич Зубарев, — в том случае, если содержать

качественно построенные современные дороги, а не полуразрушенную сеть, на которой все средства будут уходить на бесконечный ремонт выбоин и заливку трещин. Мы сейчас радуемся каждому отремонтированному километру, потому что это позволяет убрать с него объемы по ямочному ремонту и, значит, использовать средства содержания для улучшения состояния покрытия на других участках. В целом, такой подход напоминает работу по принципу короткого одеяла: в одном месте натянул — в другом проблемы появились. Состояние непрерывного штопанья сети ведет к безысходности...

Но пессимизм не в характере дорожников. Трезво оценивая сложившуюся обстановку, они делают все возможное для улучшения ситуации, используя не только скудные возможности федерального бюджета, но и средства бюджетов нефтедобывающих регионов, которые в последние годы инвестируют в развитие дорожной инфраструктуры как местной, территориальной, так и федеральной сети. Причем выделяемые суммы несравнимы. Если бюджет федерального управления на текущий год составляет 2,5 млрд рублей на все виды работ, включая содержание, ремонт, капремонт и реконструкцию, то из бюджета субъектов по межобластной программе «Сотрудничество» только на дорогу Тюмень — Ханты-Мансийск предполагается выделить в три раза больше.

Речь идет о 8 млрд рублей!

Конечно, не все пять регионов, по которым проходят федеральные автодороги Уралуправтодора, способны выделять дополнительное финансирование, но особое внимание к развитию дорожной инфраструктуры ощущается везде. Например, как отметил Игорь Зубарев, в Пермском крае на паритетных началах с Росавтодором ведется строительство обхода Перми, сооружается вторая очередь моста через Каму. Новое строительство всегда радует, хотя такие масштабные объекты отвлекают значительную часть дорожного бюджета, заставляя откладывать назревшие ремонты и создавая дополнительную нагрузку на дорожную сеть.

Появляются новые трассы и в других регионах. На территории Ямало-Ненецкого автономного округа за счет средств региональной программы строится автодорога Сургут — Салехард, ставшая частью транспортного коридора № 17 Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард. В прошлом году там введено 42 км и теперь наконец-то появился долгожданный круглогодичный проезд до Надыма.

В Свердловской области продолжают работы по строительству автодорожного выхода на границу Ханты-Мансийского округа (Югры). С их завершением широтный транспортный коридор № 13 Пермь — Серов — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск



Татьяна Скоронова приехала на строительство автодороги Тобольск — Южный Балык из Ростовской области. Экономист по профессии, она работала и нормировщиком, и инженером планового отдела. А когда строительство дороги было закончено и в 1996 году для эксплуатации

дороги создавали дирекцию, она перешла в структуру заказчика заместителем руководителя по экономике.

Для любого экономиста девяностые годы стали временем открытий и перемен. Тяжело вспоминать, как входили в жизнь дорожной отрасли рыночные отношения.

— Первоначально в обороте не было денег, пользовались зачетами, — вспоминает Татьяна Георгиевна. — Бывало и так,

что подрядчики работали, а мы не могли расплатиться. Выручало дорожное братство. Все строилось на доверии друг к другу. Нам обещали компенсировать кредиторку, мы в свою очередь обещали это подрядчикам. И все было погашено, хотя и с опозданием, и с определенными потерями. Еще одна особенность состояла в том, что переход к рыночным отношениям подтолкнул предприятия к реорганизации. Многие подрядчики стали делиться, мельчить коллективы. Но, как показало время, умно поступили те, кто сохранили крупные предприятия. Именно они востребованы и работают по сегодняшний день. В современных нестабильных условиях экономической жизни, когда торги проводятся с опозданием, только они, имея собственные оборотные средства, могут заблаговременно заготовить необходимые материалы и приступить к развороту работ, не дожидаясь государственных средств.

Сейчас ситуация постепенно меняется к лучшему. Судя по последним трем годам, намечился определенный рост. Есть прогресс и в том, что принятые изменения к закону о торгах позволят заключать договора на весь период выполнения работ. Когда будут внесены соответствующие поправки в Бюджетный кодекс, отладится и эта сфера.

– Сургут – Нижневартовск – Томск пройдет через Югру к границам Томской области. В 2009-м, а возможно, и уже в 2008 году в этом направлении можно будет проехать по зимнику.

Общая протяженность автомобильных дорог, составляющих российские автодорожные коридоры, в пределах Уральского федерального округа составляет 4,6 тысячи километров. Это в два раза больше, чем протяженность существующих федеральных дорог округа. Так что с завершением создания коридоров многие из них войдут в федеральную сеть и потому ФГУ «Уралуправтодор», выполняя текущие задачи, постепенно готовится принять их под свою ответственность. Одним из шагов для увеличения эффективности управления дорожной сетью стал перевод ФУАД «Урал» из Тобольска, где эта организация отметила свое десятилетие, в Екатеринбург, в центр Уральского федерального округа.

Хотя и считается, что переезд равносильно пожару, передислокация прошла успешно, не отразившись на качестве работы. Это связано как с колоссальным опытом специалистов Уралуправтодора, так и с организационной спецификой управления, имевшего ко времени передислокации филиалы в Перми, Тюмени, Екатеринбурге и оперативный отдел в Нефтеюганске.

Теперь центр управления федеральными автодорогами УрФО обосновался на базе Екатеринбургского филиала, руко-

водил которым один из самых опытных дорожников Свердловской области Аглям Акрамович Хусаинов. Во времена перестройки, когда он возглавлял Пышминскую ДСПМК, этот человек, один из немногих руководителей сельских дорожников, сумел не только сохранить, но и развить свое предприятие. Сначала он переключился с бесперспективного в то время строительства сельских дорог на возведение мостов. Затем, объединившись с Пышминским ДРСУ, он в составе Свердловскавтодора занимался содержанием и строительством дорог, потом возглавлял мостостроительное управление. А в 2003 году Аглям Акрамович организовал Среднеуральское ДРСУ – специальное предприятие для содержания всех 630 км федеральных автодорог Свердловской области. Так что в 2003 году лучшей кандидатуры на должность руководителя филиала Уралуправтодора просто не было. А теперь в обновленной структуре он в качестве главного инженера совершенствует техническую политику управления, курирует вопросы качества строительства и ремонта дорог.

Уже первые результаты работы показали, что опора на Екатеринбургский филиал, тщательно подобранный Хусаиновым, вполне оправдалась. Например, отдел эксплуатации возглавил Алексей Комольцев, который в филиале работал инженером. Заместителем начальника отдела лабораторного контроля стал Юрий Сафонов,

перспективный сотрудник, склонный к научной работе, готовящий кандидатскую диссертацию по шероховатой поверхностной обработке.

Пришли и новые специалисты, которые также оказались людьми знающими и опытными. Среди них главный бухгалтер Нина Рахмангулова, быстро сформировавшая бухгалтерию и отладившая работу в финансовой сфере. Новые люди появились в отделе землепользования. Но центральными фигурами остались все-таки тобольяки – заместитель по эксплуатации Владимир Шмыров, заместитель по экономике Татьяна Скорогонова, начальник отдела строительства и ремонта Михаил Петрукович, начальник отдела торгов и договоров подряда Светлана Кирсанова, начальник технического отдела Андрей Наношкин...

– Конечно, в идеале хотелось бы переехать всем сложившимся, сработанным коллективом, – прокомментировал ситуацию начальник ФГУ «Уралуправтодор» Игорь Зубарев, – но сейчас не старые времена, когда при перебазировании предоставлялось жилье. Этот вопрос предложено было решать собственными силами. Тем, кто решил переехать, пришлось нелегко. Кто-то снимает жилье, кто-то обосновался пока без семьи, а кто-то сумел приобрести квартиры в Екатеринбурге...

Для самого Игоря Зубарева переезд не стал болезненным, как для любого бывалого северянина. Очень символич-



Светлана Кирсанова, начальник отдела торгов и договоров подряда работает в Уралуправтодоре с 1998 года. В первый же год работы она получила сертификат, позволяющий быть председателем конкурсной комиссии, провела торги и завела две папки на первые объекты. Сегодня по

итогах конкурсов в год проведения торгов не до конца отлажена. Например, 20 апреля были приняты изменения в закон о проведении конкурсов, и мы в самый разгар договорной кампании вынуждены были перестраиваться. Но, к сожалению, не все зависит от нас. Ситуация сложилась так, что в конце мая еще не было стартовых цен и почти вся программа работ «зависла». Каждый год подобные неожиданные новшества создают проблемы. После принятия закона о торгах целый год всех лихорадило. Выискивали буквально по крохам необходимую информацию, разбирались, что и как делать, и когда, казалось, все вошло в норму – с октября согласовали объекты, с января начали защищать стартовые цены, на март уже назначали торги – все рухнуло. Конечно, и мы, и подрядчики в конце концов выйдем из положения, но настораживает то, что это не последние изменения. Законодательная база по-прежнему несовершенна. Опыт работы показывает, что заложенных в условия торгов критериев по цене, качеству, срокам выполнения работ и гарантийных обязательств недостаточно. Нас лишили права оценивать квалификацию участников торгов при размещении заказа. Но как можно оценить все остальное без учета опыта работы подрядчика, без наличия у него машин и механизмов?

таких папок заводится не менее 50.

– Если раньше в конкурсах участвовало один-два подрядчика, – вспоминает Светлана Кирсанова, – то теперь шесть-семь. Причем мы отошли от территориального деления. Получить работу на наших объектах стремятся люди и из других регионов. Конкуренция довольно сильная.

Проблемы, однако, есть, и они связаны с тем, что система

но, что в эти уральские края он прибыл из Тулы, как в стародавние времена его земляки — Демидовы. Правда, путь его был более долгим и пролегал через Ямало-Ненецкий округ и Тюменскую область, где он набирался опыта работы.

Как рассказывает Игорь Юрьевич, дорожником он стал почти случайно. После окончания в 1973 году строительного факультета Тульского политехнического университета работал мастером и прорабом. Но уже через два года подался на север. Причина элементарна: зарплата — 132 рубля, из которых 60 — аванс и 72 — получка, плюс маленький ребенок и отсутствие перспективы на жилье. На Ямале все начинал стандартно — с общежития и напряженной работы в строительном управлении самой могучей в то время организации — Главтюменьгеологии. Потом работал в составе треста Дортюменьгеология, включающего 11 объединений с десятками тысяч работающих. Начиная Зубарев инженером-сметчиком, но постепенно поднялся до уровня начальника отдела капитального строительства.

С экономическими потрясениями конца 80-х годов геология перестала интересовать государство, но начал набирать силы Газпром. И тогда Зубарев перешел на работу начальником отдела капстроительства по благоустройству месторождений полуострова Ямал. Именно тогда он построил свои первые дороги, которые были частью

объектов благоустройства населенных пунктов и подъездами к буровым. Но даже тогда он не думал, что вскоре судьба накрепко свяжет его именно с дорожным строительством. В 1997 году ему, как инициативному и толковому организатору, предложили хорошую работу в администрации округа. Но в дело вмешалась политика. Утверждать новый штат должны были после выборов, и в ожидании их Зубарев попросили пару месяцев поработать у дорожников. Эти месяцы превратились в годы, подтвердив лишним раз поговорку о том, что нет ничего более постоянного, чем временное.

Свою дорожную карьеру Игорь Юрьевич начинал как заместитель начальника территориального дорожного управления. Но вскоре стал организатором структуры заказчика — Исполнительной дирекции дорожного фонда, которую возглавлял до 2001 года.

Новым этапом жизни стал переезд по семейным обстоятельствам в Тюмень. Там Зубарев в течение 4,5 лет работал заместителем начальника областного управления автодорог. А в 2005 году его пригласили на должность начальника ФГУ «Уралуправтодор».

Сам он считает новую работу очень важной и ответственной. В целом, Уральский федеральный округ постепенно возвращает себе славу промышленного центра России. Развитый топливно-энергетический комплекс постепенно догоняют черная и цвет-

ная металлургия, машиностроение, металлообработка, химическая, нефтехимическая, лесная и деревообрабатывающая промышленности. Урал уже сейчас производит от 20 до 40% общероссийского выпуска металлорежущих станков, экскаваторов, нефтеаппаратуры, химического оборудования и машин для сельского хозяйства, свыше 35% — чугуна. Сельское хозяйство, легкая и пищевая промышленности органично дополняют хозяйственный комплекс Уральского федерального округа.

— Все это развитие было бы невозможно без дорожной отрасли, — утверждает Игорь Зубарев. — Ведь почти половина промышленности Урала ориентирована на использование автомобильного транспорта. Более 80% от общего объема перевозок грузов и пассажиров в регионе осуществляется по автомобильным дорогам. Поэтому дороги как в Уральском федеральном округе, так и во всей России должны развиваться опережающими темпами, обеспечивая интеграционные процессы между регионами, способствуя образованию новых хозяйственных связей между различными территориями. Это ускорит процессы социально-экономического развития и снизит удельные энергозатраты на транспорте, обеспечив тем самым самую большую инвестиционную привлекательность обширных российских территорий.



Михаил Петрукович — потомственный дорожник. В 1978 году окончил инженерно-строительный институт в Тюмени и до перехода в Уралуправтодор работал в СУ-931 «Тюменьдорстрой» мастером, начальником

руководству предприятиями порой приходят коммерсанты, которые не нюхали битума, не портили нервы на дороге, для которых главное не дорога, а прибыль. Такой смены приоритетов допускать нельзя. Ведь тот же асфальтобетон требует очень тщательной подготовки. Множество параметров должно быть соблюдено: от транспортировки битума до формирования рецептов. И над этим должны работать профессионалы — от инженеров до рабочих и механизаторов. А руководитель должен понимать это и не искать прибыли любыми средствами.

Немало вопросов возникает и при организации работ. Очень серьезная проблема — формирование задельных объектов. Если бы торги проводили осенью, для них достаточно было бы малого финансирования, и с января подрядчик начинал бы работать. Сейчас все смещено. Сроки работы сжаты до предела, особенно в нашей климатической зоне, где сентябрь — уже период рискованного производства работ. Заказчик и подрядчик не должны быть заложниками ситуаций, в которых они не могут вовремя заключить контракты. Это приводит к определенной нестабильности, а главное — к заведомой потере качества.

ПТО, главным инженером.

— Годы перестройки должного эффекта дорожной отрасли не принесли, — считает он. — За это время были разрушены основные принципы огромного строительного механизма, каким был Минтрансстрой. Настоящие специалисты — инженеры, машинисты дорожной техники уходили. Коллективы распались. Падение продолжается и сейчас. Новое в профессиональной подготовке ничего не создано. К

Владимир Шмыров,
заместитель начальника ФУАД «Урал»

Крик души

Проблемы содержания автомобильных дорог по всей России одни и те же. Прежде всего, это недофинансирование полного цикла и видов ремонтных работ. Вот почему сейчас автодороги требуют больших вложений.

Рано или поздно эти средства придется вкладывать, потому что без дорог нет развития, нет жизни. Естественно, лучше, если это случится раньше. Потому что кроме финансовой с каждым годом все громче заявляет о себе еще и кадровая проблема. Скоро, даже если будут деньги, некому станет квалифицированно работать. Дорожная отрасль потеряла и продолжает терять специалистов из-за низкой оплаты труда. Особенно это актуально для работ по содержанию дорог.

Почему-то эта сфера в дорожной отрасли — как нелюбимый пасынок в семье. Требуют от нее много, а вот дают в лучшем случае по остаточному принципу. А ведь в условиях, когда строительство сократилось, когда межремонтные сроки не соблюдаются, за счет скудных средств содержания продлевается жизнь дорог. Бесконечно это продолжаться не может, но когда ситуация начнет меняться — никто не знает. Надо срочно проводить техническое перевооружение, внедрять современные методы работы.

Мне довелось побывать в Испании. Нашей группе показали систему видеонаблюдения за движением в тоннелях. С пункта управления все отлично видно, все регулируется, все под контролем. Привычный для нас вопрос — «А когда это окупится?» вызвал у тамошних дорожников искреннее удивление. Чему окупаться, если есть задача — обеспечить безопасный проезд? На чем здесь экономить, на жизни людей, на безопасности дорожного движения? Вот с такой позиции и следует рассматривать вопросы содержания в дорожной отрасли. Они не подпадают под действие общерыночной схемы, в которой все должно приносить прибыль. К сожалению, у нас так не получается.

На Госсовете в октябре 2006 года Президент России лично поручил рассмотреть закон о дорогах в марте, но уже наступило лето, а закона нет. Зна-

чит, по-прежнему нет правовой базы функционирования целой отрасли, от которой зависит экономика страны. Значит, по-прежнему у дорожников только обязанности, а прав нет, за что ни возьмись. Возьмем, хотя бы, придорожный сервис: всем понятно, что при размещении сервисного комплекса необходимы переходно-скоростные полосы, остановочные площадки, что они тоже нуждаются в содержании, как и основная дорога. На деле при дороге много не обустроенных пунктов и, главное, ничего нельзя сделать, даже в судебном порядке.

Нас, дорожников, контролируют все — ГИБДД, Ространсинспекция, Росдортехнология, многочисленные финансовые структуры. Но что дает такой многоуровневый контроль, если у нас нет никаких прав, если все наши действия расписаны до последнего шага. Вот простой пример. О современном плачевном состоянии дорог хорошо известно, и лучше всего это состояние знаем мы, дорожники. Но намеченные программы ремонтов с завидным постоянством сокращаются, и приходится выбирать из худших участков самые худшие. Наступает весна, которая вносит свои негативные коррективы в реальное состояние изношенного покрытия дорог.

Вместе с тем мы обязаны делать не те работы, которые наиболее необходимы для поддержания дороги, а лишь то, что заранее согласовано с Росавтодором и расписано в планах. И потом при проверках получать замечания и объяснять, почему картой отремонтировано там, где должен быть ямочный ремонт. Хотя любому дорожнику понятно, что там, где сделали ремонт покрытия картой, оно продержится и год, и два, а где заделали ямки весной, к осени опять могут появиться те же проблемы. Ведь не секрет, что самое неэффективное в дорожном деле — это вложение средств в ямочный ремонт. Все об этом знают, но ничего не меняется.



Еще один отрицательный момент в содержании дорог — это затяжка с решением вопроса об ограничении движения на переходный период. Третий год весной беспрепятственно идут фуры и разбивают ослабшие дороги. В этом году начальник управления ГИБДД ХМАО (Югры) С.И. Алгазин своим решением перекрыл дорогу фурам. Вроде бы, сделал благо для дорог округа. Но пострадал бизнес.

Грузы в округ идут по федеральным дорогам из других регионов, и дорожники, не имея прав на ограничение движения и не получая иных указаний, выдают разрешения на проезд, которые при въезде на территорию Югры оказываются недействительными. Представители ГИБДД со статистикой в руках обоснованно доказывают, что водители таких грузовиков в весенний период не соблюдают Правил дорожного движения, не учитывают состояния дорожного покрытия (есть такой пункт в Правилах дорожного движения), нарушают скоростной режим. Что они, пытаясь на скорости объехать образовавшиеся при выходе из зимы ямы на покрытии, то и дело попадают в ДТП. Наносится урон и дорожному имуществу, и автомобилям, и грузоперевозчикам, и человеческой жизни. Поэтому по большому счету правы Югорские гаишники, взяв на себя решение о закрытии дорог для фур. И пусть летят жалобы по все инстанции. Может хоть это станет дополнительным импульсом к решению вопроса об ограничении движения.

Хранители сибирского тракта

Московский, сибирский, екатерининский тракт. По разному, в зависимости от ситуации, называют в обиходе эту автотрассу. Для транзитников с европейской части страны она конечно же считается сибирским трактом. Для едущих в обратном направлении, она, естественно, тракт московский. А для обслуживающих ее дорожников – это федеральная автомагистраль Пермь – Екатеринбург – Тюмень, приоритетная автодорога ФГУ «Уралуправтодор» протяженностью 635,6 км.



Вопрос без ответа

В разработанной Управлением стратегии приведения в нормативное состояние автомобильных дорог, на ней с 2004 по 2007 годы был запланирован ремонт и капитальный ремонт на участках протяженностью 315 км на сумму более двух млрд руб., и реконструкция 12,2 км стоимостью 250 млн руб. Эта задача близка к завершению. А на период 2008–2010 годов Росавтодором принят проект программы по ремонту и капитальному ремонту на участках протяженностью 170 км, с объемом финансирования 1533,5 млн руб. Так что при условии выделения финансовых средств, к 2010 году эта автомобильная дорога будет приведена в нормативное состояние.

Но пока самую сложную ее половину от Перми до Екатеринбурга не спасают от пробок ни 29 км дороги первой категории на подъезде к Екатеринбургу, ни 13 км первой категории на въезде в Пермь. Потому что между ними пролегает триста с лишним километров двухполосной, практически исчерпавшей свою пропускную способность проезжей части. Можно высадиться с вертолета или с помощью волшебства

материализоваться в любой точке магистрали и увидеть медленно ползущие фуры, собирающие очередь из легковушек. На участках, до которых реконструкция еще не дошла, скорость резко падает и соответственно растут колонны из-за необходимости объезжать многочисленные выбоины. Эта картина напоминает вчерашний день магистралей Центральной России, таких как «Россия», «Дон», «Каспий», «Крым».

Сейчас там хотя и продолжает достаточно остро стоять вопрос о сокращении межремонтных сроков, в целом ситуация с состоянием покрытия настолько улучшилась, что появилась возможность внедрять массу технических новшеств на работах по содержанию. На уральских дорогах до них очередь пока не дошла. Хотя где, как не здесь, в сложных погодноклиматических условиях пригодились бы те же системы метеоповещения или технология работы с чистыми хлоридами. Конечно, объяснить, почему приоритетными во всем оказываются дороги центральных регионов можно высокой интенсивностью движения, политическими и стратегическими

особенностями. Но почему так слабо учитывается в этих приоритетах грядущее экономическое развитие промышленного сердца России – Уральского федерального округа?

Ответа на этот вопрос поездка по основной дороге Уралуправтодора, соединяющей Европу и Азию, не дала. Но каждый ее километр своим видом подчеркивал актуальность этого вопроса.

От Луначарского до... Луначарского

В город Пермь мы отправились от ФГУ «Уралуправтодор», расположенного в Екатеринбурге на улице Луначарского, 203, а конечным пунктом стал филиал управления в Перми, который находится на... улице Луначарского, 100. За что на Урале так любят бывшего наркома просвещения, дорожникам неизвестно, зато мои попутчики – главный инженер Уралупрдора Аглям Хусаинов и директор Среднеуральского ДРСУ Вячеслав Козлов рассказали немало интересного о дороге и ее истории.

В давние времена тракт проходил через все населенные пункты, соединяя их. Он и сейчас мелькает параллельно новому маршруту, на головном участке продолжая выполнять прежнюю функцию. Но по мере удаления от Екатеринбурга старый тракт давно потерял свое значение и остался проезжим лишь на нескольких соединительных участках.

Современное пермское направление строилось в восьмидесятые годы, в бытность Бориса Ельцина первым секретарем Свердловского обкома партии. Работы по возведению земляного полотна велись методом народной стройки с привлечением всех промышленных предприятий. Повсюду на дороге красовались аншлаги с броскими надписями о том, какой завод строит тот или иной участок.

Потом пришли специалисты треста Свердловскдорстрой, которые устроили бетонное покрытие. Причем опыт 1986 года оказался неудачным, и в 1987 им же пришлось все переделывать заново.

Почти сразу после выезда из столицы Уральского федерального округа каждый проезжающий обращает внимание на громадный мраморный крест, надпись «Мемориал» и гранитные камни с многочисленными фамилиями. Эта память о прошлом вернулась благодаря строительству дороги. В ходе земляных работ строители наткнулись на кости, телогрейки, кирзовые сапоги. Оказалось, что в 30-е годы неподалеку был военный полигон и стрельбище «Динамо». А на окраине Екатеринбурга находился следственный изолятор НКВД. Предполагается, что временных обитателей СИЗО в годы массовых репрессий пешком выводили сюда, расстреливали и закапывали.

Ворошить подобное прошлое в советское время было не принято, поэтому раскопки проводить не стали. Решили поднять земполотно, укрыв страшные находки бетоном. Поверху отсыпали основание и устроили дорожное покрытие. В свое время попытались было предъявить претензии проектировщикам, но, как вспоминал бывший директор УралгипродорНИИ Петр Васильевич Будко, на стадии проектирования он несколько раз обращался в компетентные органы с просьбой предоставить информацию об этом участке, но получал отказ, и в итоге пришлось проводить дорогу по белому пятну на карте.

Теперь, когда память стала возвращаться, рядом с дорогой открыли мемориал с памятным крестом и фамилиями погибших. А движение так и продолжается, по сути дела, по могильной бетонной плите.

Слезы Раисы Николаевны

На 19-м километре автодороги Екатеринбург — Пермь красуется новенький обелиск «Европа — Азия». Установлен он по инициативе мэра Екатеринбурга и призван привлекать туристов. Настоящая граница сторон света находится на старом тракте, в 40 километрах от города. Доступность нового сооружения оказалась удобной для городских туристических



Аглям Хусаинов, Вячеслав Козлов и Раиса Костарева

маршрутов. Но редкий турист, узнав, что есть исторический памятник, не захочет побывать именно там, где под причудливым барельефом стелы проведена сплошная линия и красуется памятная надпись: «Географический знак границы «Европа — Азия» установлен в 1837 году на склоне горы Березовой (413 м) в самом высоком месте Сибирского тракта, пересекающего Уральские горы с запада на восток. Уральский хребет — это главный водораздел, естественная граница между частями света, научно обоснованная в начале XVIII века русским географом и историком В.Н. Татищевым».

Так что не зарастает к этому месту тропа, то бишь тракт. Да и уже сложилось немало традиций как индивидуальных посещений памятника, так и общественных массовых мероприятий. Пожалуй, самое заметное из них — ежегодный международный 60-километровый лыжный марафон, в котором принимает участие более тысячи лыжников, среди которых и правительство Свердловской области.

Разговаривая об окружающих дороге вещах, мы не забываем и о самой дороге. Верхние слои здесь, на первой категории укладывались в 2001 году. Зная о высокой интенсивности движения, в часы пик приводящей к пробкам, сравнимым с московскими, легко представить их современное состояние — с заплатками ямочного ремонта, с нарезанной одинарными колесными парами грузовиков колеи.

— Здесь все стоит за счет средств содержания и слез Раисы Николаевны, — обронил загадочную фразу Вячеслав Козлов. Его слова прояснились сразу

после проезда туристического объекта «Европа — Азия». На одной стороне четырехполосной проезжей части движение перекрыто. Фрезой снимается старое покрытие, идет подготовка к укладке нового. Кипит работа, которой как раз и руководит начальник участка Раиса Николаевна Костарева. Она приехала сюда из Кемеровской области в 1982 году. А спустя год приняла этот участок протяженностью 99 км. Дорога самая сложная и ответственная. Едут по ней все — простые водители, администрация области и города, заезжие гости и каждый с апломбом готов высказать мнение о дорогах и дорожниках, причем, естественно, не всегда лестное. Им ведь невдомек, какими проблемами выстелен каждый метр покрытия.

— Людей мало, техники недостаточно, износ дороги большой, — кратко рассказывает о своей работе Раиса Николаевна. — Наш ДПП, заложенный в титул дороги, находится вблизи города Ревды. Работает на участке 31 человек со сторожами и операторами котельной. А непосредственно содержанием занимаются 15 человек. Текучка большая, потому что зарплата низкая. Рядом город, заводы. Люди туда уходят, к деньгам и к культуре производства. У нас ведь ни ночей спокойных, ни праздников. В обнимку с телефоном спим: в любое время могут на дорогу вызвать. А ведь знаем, что можно и по-другому работать. Возили нас за рубеж, приятно было посмотреть. Покрытие идеальное, малая механизация на любой рабочий процесс. На каждой единице техники по 3–4 комплекта сменного оборудования. А у нас что?

Федеральная дорога, а такое отношение и к ней, и к нам, дорожникам...

Уральский рекордсмен

— То же самое могли бы сказать Федор Садреддинов, Валерий Чертовиков и другие начальники наших 12 участков, — прокомментировал встречу с Раисой Костаревой Вячеслав Козлов. — Наше Среднеуральское ДРСУ обслуживает все 630 км федеральных автодорог Свердловской области и везде ситуация схожая. Есть участки, не ремонтировавшиеся по 40 лет. На такую дорогу, как Екатеринбург — Курган, специалисты Росдоринспекции специально ездили фотографировать, как на изношенном покрытии щебенка сквозь асфальтобетон выступает. Одно спасение — машины для ямочного ремонта «Бецема», они у нас второй год. Стали поступать, когда в области появилось производство битумных эмульсий. После первой пробы все четыре машины стали использоваться просто нарасхват. Еще бы, по старой традиционной технологии нужна фреза, битумный котел, КДМ с асфальтобетоном, каток, подъемный кран, до 10 человек рабочих. И при всем этом — производительность не более 100 квадратных метров за смену. С «Бецемой» все проще и эффективнее. Управляются с ней три человека. Заполнили эмульсией, загрузили щебень и поехали.

Пожалуй, Среднеуральское ДРСУ — абсолютный российский рекордсмен по содержанию федеральных дорог такой протяженности силами одного предприятия. Но все построено разумно. Три года назад, принимая решение о создании такого филиала, головное предприятие — Свердловскавтодор — передало ему все базы, технику и людей, занимающихся содержанием участков федеральных дорог в разных районах области. Поэтому в организации работ не изменилось ничего. Зато теперь, когда все сосредоточено в одних руках, упростилась отношения с заказчиком, и стал до предела прозрачным контроль за целевым расходованием федеральных средств. Единственное, что не удалось Среднеуральскому ДРСУ — стать прибыльным за счет работ по содержанию.

— Без дополнительных объемов не выжить, — констатирует Вячеслав Козлов. — Поэтому наше управление каждый год увеличивает объемы работ.

Если в 2004 году они были 108 млн рублей, то в прошлом — уже 228 млн рублей, а в этом планируем подняться до 300 млн рублей. Растут объемы, поднимается заработная плата и интерес людей к работе. Это тоже важно, ведь численность составляет 421 человек. И большинство из них — отборные специалисты, посвятившие всю жизнь дорогам.

— Так что в очередной раз эксперимент по чистому содержанию потерпел неудачу. В условиях рынка предприятие всегда тяготеет к объемным работам. И его исключительная направленность на содержание ограничивается в значительной мере лишь головным предприятием, у которого есть филиалы, специализирующиеся на строительстве. С одним из них мы столкнулись на участке км 319—326, где идет ремонт. Как раз в это время на объекте находился главный инженер ДРСУ-1 Александр Акунский. Он — представитель славной дорожной династии. Его отец, в прошлом главный инженер Свердловскавтодора, сейчас работает в ФГУ «Росдортехнология». В дорожной отрасли трудилась мать, в транспортной инспекции после окончания СИБАДИ — сестра.

— Работаем на объекте второй год, — рассказал Александр Акунский, — в прошлом году в полном объеме сделали полтора километра, в этом году полный ввод, к октябрю закончим. Все необходимое для этого есть...

Новенькая техника и особенно английский экскаватор, от которого его машинист, бывалый дорожник Виктор Акулов, просто в восторге, словно подтверждали и слова главного инженера, и наглядно демонстрировали мощь Свердловскавтодора.

А вот главный инженер Уралупавтодора Аглям Хусаинов, хотя и высоко оценил работу своих бывших коллег-подрядчиков, уже с точки зрения заказчика высказал глубокое сожаление о том, что и на этом участке, и на соседних, на которые уже заготовлена проектная документация, ведется капитальный ремонт, а не полноценная реконструкция, с исправлением геометрии дороги, с увеличением пропускной способности.

Маленькие победы

Промелькнул за окном машины оригинальный сервисный пункт «Три

медведя», украшенный вывеской с тематикой картины Шишкина «Утро в сосновом лесу». На ней один медведь держит в лапах колесо — символ центра, другой — предлагает бочонок с медом, символизирующий возможность поесть, а третий — лезет на печку отдохнуть.

Легко разыгрывается фантазия здесь, на границе Свердловской области и Пермского края, в уникально красивых местах, которые почему-то традиционно по всей России принято сравнивать со Швейцарией. Именно сюда, а не за границу нужно ехать, чтобы увидеть настоящую природу. И туристы поедут. И будут восторгаться видом за окном, и тремя медведями, и многим другим, чем богаты Приуралье и Прикамье. Но все это при одном условии: когда полосы уширения на подъемах, выкошенные при проведении капремонта, сменят полноценные полосы для проезда, когда сами подъемы будут пройдены выемками, обеспечивающими видимость на дороге, когда вместо бесконечного латания ям и заливки трещин дорожники смогут больше внимания уделять придорожной полосе. Все это будет, ситуация меняется, только каждому хочется, чтобы это счастливое «завтра» наступило уже сейчас.

Но пока приходится завершать начатое десятилетия назад, а значит — строить без учета перспективы не такого уж и далекого будущего. И даже эти маленькие победы в дорожном строительстве радуют людей, многие из которых уже перестают верить в положительный результат. Одним из таких чудес для местных жителей стали работы по окончанию строительства обхода поселка Суксун Пермского края.

По Суксунскому району вся трасса совпадает со старым екатерининским трактом и украшена растущими вдоль нее вековыми березами. Асфальт со стороны Перми дошел до Суксуна еще в 1991 г., а в 1992 г. было принято решение сделать обход. Но слишком сложное и дорогостоящее это дело, поэтому временно оставили узкое место, и проезд по Суксуну до сих пор был единственным участком четвертой технической категории на автодороге Пермь — Екатеринбург. Попытка возобновить строительство в 2002 году закончилась неудачей. И вот наконец в



прошлом году взялись за него всерьез.

Другой важный объект строительства на федеральной сети дорог и такой же долгострой — это обход Краснокамска. Его необходимость много лет диктовалась самой жизнью. Еще в 1989 году местные жители перекрывали дорогу, требуя вывести транзитный транспорт с узких улочек города. В 1990 году было принято решение о строительстве, сделана проектная документация. Сложность состояла в отсутствии поблизости грунтов, которые можно было бы использовать как земляное полотно. В итоге после выторфовки болот на глубину до 8 метров выполнили отсыпку камской песчано-гравийной смесью, доставлявшейся на баржах. Тогда, в начале 90-х, с большим трудом сделали пять километров и надолго заморозили строительство. В 2000 году к нему вернулись, переделали проектную документацию, а с 2003 года поочередно вводили участки, сбрасывая на них потоки транспортного движения. Сейчас в работе последний участок протяженностью 5,2 км. Он завершит окольцовку города, полностью разгрузив его. Его нам еще предстояло увидеть, а после осмотра строящегося суксунского обхода мы вернулись к проблемам эксплуатации.

«В планы не включены...»

Содержанием федеральных дорог в пределах Пермского края, за исключением участка на территории бывшего Коми-Пермяцкого округа, занимается Пермавтодор. Осуществляется это традиционным способом. Филиалы

содержат участки дорог в пределах своих районов. Но проблем от этого не становится меньше.

Первые 78 км от границы со Свердловской областью подведомственны Суксунскому участку ДРСУ-6, в составе которого 70 человек. Зимой на федеральной дороге постоянно закреплены 20 человек и 3 КДМ со скоростными снегоочистителями и пескорозбрасывателями. Летом на ремонтах занят асфальтоукладчик и три катка. Для ямочного ремонта в этом году получили новенькую «Бецему» на базе КамаЗа. Ее бравый экипаж, состоящий из мастера Валерия Собакина, дорожного рабочего Юрия Семенова и водителя Виктора Семенова, мы застали за подготовкой к первому выезду на трассу. Новая техника — большое подспорье для дорожников. В зимний период на этот автомобиль навешивается отвал для скоростной снегоочистки, а с апреля по ноябрь она будет использована как машина для ямочного ремонта, способная заделывать за смену до 100 квадратных метров ям. Если, конечно, выделят соответствующие средства.

— Были бы выдержаны межремонтные сроки, нынешнего норматива на содержание нам бы вполне хватало, — говорит главный инженер ДРСУ-6 Владимир Панфилов. — А так растягиваем эти крохи на всю площадь. В целом, по году планируется выполнить ямочный ремонт на 18 тысячах квадратных метров. А чтобы нормально войти в зиму, надо сделать 70–80 тысяч квадратных метров. При этом еще неизвестно, какой зима будет.

Если такой, как прошлая, то хорошего ждать не приходится.

Все ближе становится Пермь, и все выше интенсивность движения. В Кунгуре она достигает 12 тысяч автомобилей в сутки, а на подходах к Перми в отдельные дни бывает и 24 тысячи машин. Эти сведения абсолютно точны, потому что на федеральных дорогах Пермского края установлены 3 датчика учета интенсивности дорожного движения.

Почти каждый участок дороги, по которому мы проезжаем, сопровождается пояснениями директора Пермского филиала Уралуправтодора Андрея Даньшина о том, что для него готова или готовится проектная документация на ремонт, капремонт и реконструкцию, но пока, к сожалению, работы в план не включены.

Поэтому и здесь, как в Свердловской области, продлевают срок службы средствами содержания, да предупреждают водителей об аварийно опасных участках необычно яркими, бросающимися в глаза знаками. В дополнение к ним ГИБДД устанавливает над дорогой огромные ворота, на которых планируется разместить камеры слежения «СОВА». На постах ГИБДД они уже работают. Это заставит водителей снизить скорость, но, к сожалению, не сделает дорогу такой, как на въезде в столицу Пермского края, где из 13 км дороги первой технической категории 5,2 км относятся к федеральной собственности. Меж тем Пермь, как и многие другие российские города, в последнее время митингами выражает протест против нехватки дорог, и

Пермский филиал
Уралуправтодора



региональные власти на паритетных началах развернули масштабное строительство. Это и 16-километровый западный обход, и новый почти что двухкилометровый мост, ведущий к городу от автомагистрали М-7, и южный обход, который напрямую свяжет автотрассы М-7 и «Пермь – Екатеринбург». В точке их сопряжения также уже началась реконструкция развязки. Это и реконструкция восточного обхода, который выведет поток транспорта к мосту через реку Чусовая в направлении на Соликамск. Все это в будущем потенциальные федеральные дороги, отвечать за которые когда-нибудь предстоит Пермскому филиалу ФУАД «Урал».

Пермский филиал

Директор пермского филиала Андрей Даньшин коренной пермяк. Свой первый асфальтобетон он укладывал в 1976 году, когда подрабатывал, будучи студентом Пермского политехнического. И было это на улице Луначарского, где сейчас базируется филиал Уралуправтодора. После выпуска он работал в мостостроительном управлении, потом перешел в Пермавтодор заместителем по эксплуатации дорог и искусственных сооружений. А в 2003 году возглавил филиал управления, в сущности и организовав его.

Сегодня в филиале работают 12 человек, из которых двое – водители. Круг вопросов – такой же, как в головном управлении, только ограничен 416 км федеральных автодорог, проходящих по Пермскому краю.

– Область у нас интересная и сложная по природно-климатическим усло-

виям, – рассказал Андрей Даньшин. – Здесь преобладает пересеченная местность, сплошные холмы и овраги, поэтому только на федеральной сети 29 мостов и 460 труб. Причем трубы (одно-, двух-, трехчковые) строились в 60-е годы и в сущности на их месте по нормативам должны стоять мосты. Грунты у нас сложные, пылеватые, что заметно осложняет дорожное строительство. В подчинение Уралуправтодору федеральные дороги были переданы в 2003 году из оперативного управления дорожного комитета тогда еще Пермской области.

Что изменилось с переходом в федеральное подчинение? Четче определились подходы к содержанию. Так, с 2004 года активно проводится программа по приведению полосы отвода в нормативное состояние. До этого в течение десятилетий федеральные дороги зарастали, появлялись проблемы с водоотводом, проветриваемостью, капиллярным подъемом влаги. Сейчас постепенно убираем растительность, восстанавливаем водоотводные каналы, оздоравливая земляное полотно, при наличии денег стараемся выполнить дополнительные работы по сооружению полок для складирования снега. Регион у нас снежный, и ковров не хватает.

Еще одно полезное, подсказанное здравым смыслом мероприятие – это программа планово-предупредительных ремонтов искусственных сооружений. Это здорово.

Что плохо? Не до конца оборудованные сервисные пункты, доставшиеся в наследство от прежних времен. Многие владельцы согласования получали,

а техусловия так и не выполнили. Приходится бороться, правда, со слабым успехом: нет для этого достаточной правовой базы.

Но главная проблема конечно же не в этом, а в том, чтобы восполнить отставание по межремонтным срокам, привести их в соответствие нормам. Пока что мы удерживаем сеть малыми средствами, где нужен капитальный ремонт – делаем шероховатую поверхностную обработку или перекрываем разрушающееся покрытие картами. Но все это до поры до времени. Причем такой бесконечно откладываемый период уже наступает. Одна надежда, что с принятием трехлетней программы и выделением дополнительного финансирования какие-то средства достанутся и нашей, пермской сети федеральных дорог.

Александр
Мороз



Тобольский филиал

От Перми федеральная дорога убегает на М-7 до границы с Кировской областью. Попутно в районе Нытвы идет ответвление на город Кудымкар. А в обратную сторону по ней можно добраться до Тюмени, Тобольска, Сургута, Нижневартовска, Ханты-Мансийска. А когда-нибудь можно будет беспрепятственно добраться и до Салехарда, где пока существует только 13,2 км федеральных автоподъездов к аэропорту, речпорту и железнодорожной станции. Сегодня же мы на скором поезде за 18 часов переносимся в первую столицу Сибири и оплот православия – город Тобольск, отметивший 425 лет своего основания. Базирующийся здесь Тобольский филиал – самый молодой в Уралуправтодоре, потому что сформировался после переезда головной организации в Екатеринбург. Самое положительное в его создании – то, что в хороших кадрах недостатка не было. Почти все сотрудники по многу лет работают в ФУАД



«Урал», а некоторые трудились еще и в Сибдорстрое, который строил одну из федеральных дорог, находящихся теперь в их оперативном управлении.

Великолепно знает все производственные вопросы Любовь Ракецкая. Умело решает любые вопросы и грамотно направляет деятельность подрядчиков производственный отдел под руководством Владимира Рукавишника. А еще работает в филиале управления человек-легенда, заслуженный строитель России, почетный дорожник, кавалер ордена Знак Почета Александр Авдеев. Он стоял еще у истоков строительства на автодороге Тобольск — Южный Балык. И, пожалуй, самой большой и неожиданной наградой для бывшего дорожника стало то, что за одним из участков дороги, который был самым сложным при строительстве, закрепилось название по его фамилии — «Авдеевский Лог». Это самая большая дань уважения человеку, способному оперативно решать сложные, порой кажущиеся невыполнимыми задачи.

Руководит всей многоопытной командой Тобольского филиала из 12 человек и Нижневартовским оперативным отделом из 7 человек Александр Мороз. Он выпускник Пермского политехнического университета. Начиная работать в Тобольске в СУ-931. В 1993 году с должности начальника производственно-технического отдела перешел в структуру областного заказчика — райдоротдел Тюменского управления автодорог. Потом еще три года в городской администрации возглавлял службу заказчика по благоустройству. С февраля 2006 года стал директором Тобольского филиала Уралуправтодора.

— Основная наша задача, — рассказал Александр Мороз, — управление автодорогой Тюмень — Ханты-Мансийск, которая проходит от Тюмени через То-

больск, Нефтеюганск и Сургут. Общая ее протяженность 750 км. Наш филиал обслуживает эту дорогу с 200 км. Хозяйство сложное. На сети дорог находится 90 мостов и 700 труб. Есть 92 км, которые не переданы в оперативное управление и разрывают федеральную сеть, числясь на балансе газовиков. Особая сложность в том, что участок от Тобольска до Нефтеюганска, с тех пор как стал федеральным, ни разу капитально не ремонтировался, за исключением 20 километров. Регулярно выполнялся только ямочный ремонт. Из особенностей можно назвать то, что практически все дороги по Ханты-Мансийскому округу были построены в плите и, в зависимости от ее размеров, были в основном восьмиметровой ширины. С тех пор, когда их покрыли асфальтобетоном, нагрузки неизмеримо возросли. Существующая интенсивность (перед Сургутом и Нефтеюганском она доходит до 20 тысяч автомобилей в сутки) предусматривает категорию не меньше второй и соответственно ширина дороги должна быть не менее 9 метров. Проблем в содержании и сохранности автодорог добавляет и то, что трассы идут по заболоченным местам. Причем строили в свое время быстро, как любую технологическую дорогу, передавали потом с заниженными обочинами. Ее надо было ремонтировать еще в 1992 году, когда она перешла в дороги общего пользования. Под действием современных нагрузок плиты в основании не выдерживают и ломаются, сварка расходит, наблюдаются просадки. Словом, дорога требует незамедлительного ремонта. Мы понимаем сложности с финансированием, но

считаем, что для единственной автомагистрали, связывающей главные нефтедобывающие регионы России с единой автодорожной сетью в федеральном бюджете, все-таки можно было найти средства на капитальный ремонт. Но пока дорога поддерживается лишь за счет территориальных бюджетов в рамках программы «Сотрудничество». Федеральных средств в целом по филиалу выделяется всего лишь 348 млн рублей.

Тюменский филиал

Наглядно следы действия программы «Сотрудничество» можно было видеть на пути из Тобольска в Тюмень. Они заметны и по состоянию покрытия, и по строящемуся путепроводу, и по продолжающимся работам по укреплению обочин. В прежние годы выделялись и федеральные средства на ремонт, но в этом году их нет. Увидеть применение выделенного лимита удалось только в одном месте, где бригада рабочих красила барьерное ограждение.

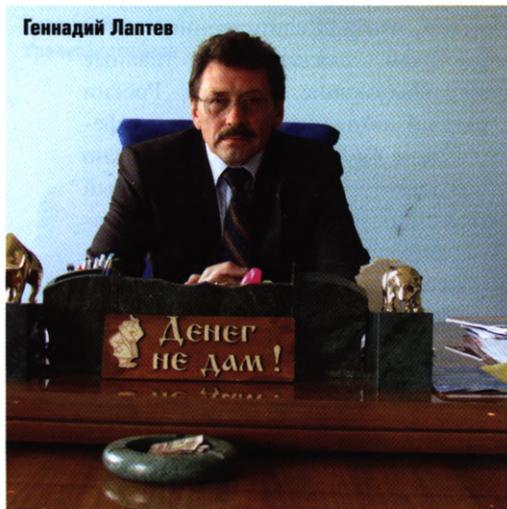
— В нашем филиале работает 12 человек, — рассказал директор Тюменского филиала Уралуправтодора Вячеслав Яковлев. — Курируем 680 км дорог. Состояние их очень разное. В лучшем положении, конечно, находится автодорога Тюмень — Ханты-Мансийск. Второй можно поставить автотрассу Екатеринбург — Тюмень. Из участка в 30,8 км, которые относятся к нашему филиалу, 20 км — дорога первой технической категории, остальные находятся в стадии реконструкции, хотя с 2003 года работы заморожены.

Третья по нашим приоритетам и самая проблемная автодорога Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск про-



Тюменский филиал Уралуправтодора

Геннадий Лаптев



тяженностью 365,2 км. На участке в 130 км она — в удовлетворительном состоянии, а дальше требуется немедленная реконструкция. В этом году работы производятся на участке в 7 км, но разрушение идет опережающими темпами. Это связано с отсроченными ремонтами, с увеличением нагрузки и интенсивности, с отсутствием весенних ограничений движения тяжеловесов.

Но самым проблемным направлением можно считать «Подъезд к Тюмени от автомагистрали «Байкал». Это дорога третьей технической категории, в нашем оперативном управлении находится 96 км и практически все они до границы с Курганской областью требуют реконструкции с переводом хотя бы во вторую категорию. Геометрические размеры этой трассы не соответствуют интенсивности движения, которая в среднем достигает 10 тысяч автомобилей в сутки. На головном участке на протяжении 10 км от Тюмени уже устроено 4 полосы движения, а дальше на 20 км есть проект на реконструкцию, но нет средств.

Тюменский филиал был образован одним из первых, с 1996 года функционировал как оперативно-производственный отдел. В 2003 году, после передачи дорог в федеральное управление «Урал» его реорганизовали в филиал. Возглавляет маленький сплоченный коллектив Вячеслав Яковлев, человек с большим практическим и организационным опытом работы. После окончания Тюменского инженерно-строительного института работал в Нижней Тавде, в ПДУ-1482. Через три года вернулся в Тюмень. Два года работал в объединении Тюмень-

стройматериалы, затем руководил ДСУ-2 городского дорожного треста, потом трудился в Сургутнефтедорстройремонте. С началом перестройки работал в частных фирмах. А в 1997 году под эгидой Управления автодорог Тюменской области создал с нуля предприятие по внедрению новой техники. Именно там появилась первая в Тюмени фреза, первая битумно-эмульсионная установка, первые машины для ямочного ремонта, для шероховатой поверхностной обработки. После дефолта, когда стоимость машин стала непомерно высокой предприятие переключилось на ремонт городских дорог, а Вячеслав Яковлев в 2002 году перешел в федеральное управление «Урал». Теперь в его обязанности входят в основном организационные вопросы и взаимодействие с подрядными организациями, прежде всего такими, как ОАО ТОДЭП-Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие и его филиалы, обслуживающие федеральные дороги.

Подрядные страдания

— Для ТОДЭП и других подрядчиков ситуация в этом году складывается не очень благоприятно, — считает генеральный директор ТОДЭП Геннадий Лаптев. — Строительный сезон в нашем регионе короткий. Давно надо работать, а стартовых цен нет, торги не проведены, объекты не определены. И как быть, если мы наконец-то выиграем объемы? Целая цепочка проблем выстраивается. Начнем с того, что стройматериалы у нас привозные, а летом по железной дороге активно идут зерно и уголь, подвижного состава не найти, цены за щебень поднимаются. Пока развернемся, уже сезон закончится и из-за спешки могут возникнуть вопросы по качеству работ.

Ситуации с поздним проведением торгов и последующий за этим шлейф проблем не первый год лихорадят дорожную отрасль. Это, конечно, плохо. И, возмущаясь этим, подрядчик, безусловно, прав. Но все-таки он немного утрирует ситуацию. Опытный руководитель крупнейшей в регионе подрядной организации и его команда просчитывают все возможные варианты и заранее, за счет собственных оборотных средств заготавливают все необходимое для возможных работ. А технический потенциал их организации просто огро-

мен и позволяет в кратчайшие сроки выполнить серьезные объемы.

А что касается работы по содержанию и ремонту 680 км федеральных дорог, то она составляет всего лишь 5% объемов ТОДЭП. Кроме этого, в сфере ответственности предприятия 12 тысяч км территориальных дорог, значительные объемы по ремонтам, капремонтам и реконструкции. Коллектив насчитывает две тысячи работающих, на техническом вооружении современные высокопроизводительные асфальтобетонные заводы, мощные асфальтоукладочные комплексы. Вот бы всю эту армаду загрузить полноценной работой, необходимость которой видна невооруженным глазом, особенно специалисту-дорожнику. И как же обидно бывает оттого, что при обладании таким потенциалом невозможно привести дороги в порядок. В этом Лаптев видит слабую сторону современной, рыночной организации работ, особенно на федеральных дорогах.

— При мизерных объемах работ по заказам Уралуправтодора нам приходится вести громадный объем переписки, — говорит Геннадий Лаптев. — Ее настолько много, что приходится отдельно человека держать только для осуществления этих функций. Но бумажная волокита — это еще полбеды. Беда в том, что все чрезмерно централизовано. Решить что-либо в пользу дороги на месте невозможно. Запланировано от метра до метра провести ремонт на конкретном участке, значит нужно выполнить именно его, а если в весенний период рухнет другой участок, там работать нельзя. Подрядчика отучают от чувства хозяина. Это плохо. От такого подхода областные дороги постепенно становятся лучше федеральных. Да что о них говорить, если федерального финансирования хватает только на объекты, которые у всех на слуху: обход Санкт-Петербурга, Красная Поляна да Чита — Хабаровск. Стратегические направления улучшать надо, но нельзя забывать о регионах, нельзя забывать о том, что существующие дороги построены под нагрузку шесть тонн на ось и не соответствуют современным требованиям.

На пути в Екатеринбург

От Тюмени до Екатеринбурга около 300 км пути. Их мы преодолеваем на «газели» «Дорожная лаборатория» вме-

сте с начальником отдела лабораторного контроля ФУАД «Урал» Анатолием Медведевым. Первое, с чего началась беседа, — с критики оснащения подобных передвижных лабораторий.

— В них напичкано невесть что, без учета конкретной обстановки на дороге, — сказал Анатолий Медведев. — Многое оборудование, такое, например, как прибор «Виолетта» и некоторые другие, просто невозможно использовать в передвижной лаборатории. Для проведения испытаний с их применением необходим сушильный шкаф и точные стационарные весы. В походных условиях этого нет. На мой взгляд, такие машины должны комплектоваться только приборами экспресс-контроля. Должен быть также измерительный инструмент, склерометр, надежные приборы для определения плотности грунтов и асфальтобетонов. Желательно оснащение системой определения ровности. Этого вполне достаточно.

Вопросами контроля качества Анатолий Медведев занимается почти всю жизнь. В советское время принимал участие в строительстве дорог и аэродромов за рубежом. Долго работал в Тюменьдорстрое главным технологом. Создал инженерно-экологический центр, который сейчас стал независимой организацией. В Уралуправтодор Анатолий Медведев пришел в 2003 году.

— Начал с выстраивания системы контроля качества и, прежде всего, с наведения порядка в ведении исполнительной документации, — вспоминает Анатолий Медведев. — В принципе, ее пытался разработать и внедрить Росавтодор еще в 2000—2002 гг. Но дело заглохло, и когда пришло извещение об отмене, я создал собственную систему исполнительной документации, согласовав ее с ФГУ «Росдортехнология». В нее вошли формы лабораторных журналов, перечень документации, образцы пробных составов искусственных материалов и смесей. Все это мы сразу выдаем победителю конкурса. Три года работы наглядно доказывают эффективность такой системы...

Попутно Анатолий Медведев комментирует состояние дороги, отмечая недавнюю работу подрядчиков. Первое место по качественному ремонту покрытия он отдает Талицкому ДРСУ Свердловскавтодора под руководством Евгения Аминова. И, действительно, приятно видеть выполненный в

прошлом году ремонт 10 километров покрытия с высокой ровностью, с идеальной бровкой и обочиной. Остается только сожалеть, что не получается всю дорогу пройти таким ремонтом. Несколько участков находятся в стадии ожидания реконструкции, которая предстоит в этом году и в последующих. Проехать по ним можно, но глаз режет вид ямочного ремонта с подписанными размерами ям и датой их заделки. Иначе просто не разобраться, был ли вообще ремонт в этом месте.

На других участках дефекты покрытия спрятаны под поверхностную обработку, выполненную Свердловскавтодором. Идеально держится, например шероховатое покрытие, нанесенное в 2003 году под руководством нынешнего главного инженера Уралуправтодора Аглыма Хусаинова. Тогда он работал начальником Среднеуральского ДРСУ, и это был первый серьезный экзамен для нового предприятия.

А вот выстоит ли столько времени поверхностная обработка прошлого года, пока неизвестно. Сквозь ее тонкий слой явственно просматриваются трещины старого покрытия.

— Поверхностная выполнена хорошо, — утверждает Медведев, — но под нее надо было выравнивающий слой делать толще. Средств недостаточно, выделяется всего лишь 150 тонн на километр, а по-хорошему надо 250—300 тонн укладывать. Будем надеяться, до предстоящей через несколько лет реконструкции участок дотянет...

Дорога обогнула Камышлов по сдан-

Анатолий Медведев
и Фаиль Ашев



ному в прошлом году обходу, пока что остающемуся в территориальной собственности. Затем она, ограниченная скоростным режимом и шириной покрытия, долго тянулась по Белоярскому, а потом запетляла по узким улицам города Богдановича. Здесь тоже должны быть построены обходы. Но когда? Когда здесь будут строиться обходы городов и поселков, когда появятся современные дороги? Снова и снова задают эти вопросы жители Уральского федерального округа, но достойного ответа дорожники пока дать не могут, делая все от них зависящее, чтобы продлить работоспособность существующих дорог.



Дело профессиональной чести

Николай Ратнер руководит Пермавтодором – самой крупной подрядной организацией Пермского края – уже пять лет. Этот период стал временем больших перемен для предприятия, традиционно работавшего на содержании и ремонте автомобильных дорог.



За это время дорожники смогли рассчитаться полностью по долгам, составлявшим на 2002 год почти миллиард рублей, и упрочить статус ведущей организации в дорожно-строительной сфере. Для улучшения экономической ситуации пришлось использовать все возможности – от перемены формы собственности до технического перевооружения.

– Одна из самых неудачных форм работы предприятия – это ОГУП, – считает генеральный директор ОАО «Пермавтодор» Николай Ратнер. – Необходимость доказывать и визировать каждый шаг в департаменте имущества ограничивала ответственность, уменьшала оперативность управления. Год назад, став акционерным обществом, мы получили определенную свободу. Сделали очень многое по приведению в порядок всех дел, избавились от балластного имущества. Большая фондовооруженность и необходимость содержать этот фонд сильно тянула назад. Мы же поставили задачу стать мобильными, чтобы оперативно реагировать на подрядный рынок, на замечания заказчиков и в сущности эту задачу выполнили. Но структурные изменения не закончились. По решению областной администрации предстоит приватизация Пермавтодора, и

на сентябрь уже объявлены торги...

Будущий собственник получит коммерциализированное, прибыльное предприятие. В последние годы удалось заметно обновить технику и технологические подходы. Чтобы поднять планку качества, узко специализировали отдельные виды работ. Это касается не только вопросов укладки асфальтобетонного покрытия или нанесения разметки, но и, например, ямочного ремонта. Теперь он выполняется силами специализированных бригад, укомплектованных современной техникой типа «Бецема». Кроме того, проведена реорганизация производства и оптимизация численности. Вместо традиционно существующих 38 районных дорожных ремонтно-строительных управлений в составе Пермавтодора осталось 22 филиала. Но, несмотря на значительное сокращение, численность коллектива, который выполняет объемы работ на сумму свыше одного миллиарда рублей ежегодно, сейчас 2780 человек. До недавнего времени это в основном были работы по содержанию.

– Если раньше Пермавтодор специализировался исключительно на содержании, то сегодня 50% объема работ занимают строительство и ремонт, – говорит генеральный директор ОАО Пермавтодор Николай Ратнер. – В соответствии с этим направлением работы производится замена техники: приобретаем японские экскаваторы, немецкие катки и укладчики, словом, делаем все, чтобы занять твердые позиции на довольно жестком рынке подрядных дорожно-строительных работ Пермского края.

Но вопросы содержания и ремонта дорог по-прежнему приоритетны. Конечно, в содержании равных Пермавтодору нет. За плечами его специалистов опыт многих десятилетий работы в этом направлении: мы содержим 7990 км территориальных и порядка 300 км федеральных дорог на территории Пермского края.

В последнее время много говорят

о заведомой бесприбыльности или даже убыточности работ по содержанию. По мнению Николая Ратнера, это не так. Конечно, этот вид работ очень специфичен, плохо поддается прогнозированию. Разве можно было предвидеть погоду прошедшей зимы, с ее многочисленными оттепелями, снегопадами, заморозками и прочими капризами, приводящими к перерасходу средств и материалов? Но это не самая большая беда. Еще больше проблем для нормального функционирования содержания, как сферы деятельности, доставляет состояние дорог, особенно федеральных.

– Внимание к федеральной сети со стороны государства должно быть более пристальным, – считает Николай Ратнер. – Ведь это дороги с высокой пропускной способностью и содержать их так, как сегодня, – просто варварство. Они, как автобаны, должны финансироваться и обслуживаться лучше территориальных как минимум на порядок. Но в России пока этого не происходит. Фактический норматив на федеральных дорогах, конечно, несколько выше, но его явно недостаточно. А ведь тут все просто: выше норматив – значит выше качество, больше можно сделать для дороги. И пока не будет достойной оплаты за работы по содержанию, очень многое будет зависеть не от рыночных отношений, а от профессиональной чести дорожников. Ведь у тех, кто занимается содержанием, особая психология, и как бы их ни лимитировали объемы, они не могут прекратить работы, прервав из-за этого автотранспортное сообщение. Вот такие люди – настоящие патриоты отрасли – работают в каждом нашем филиале. В частности, очень сильные подразделения с очень грамотными руководителями, настоящими дорожниками работают на федеральных дорогах. Это Пермское, Суксунское, Кунгурское, Краснокамское, Карагайское предприятия. Для них качественное содержание дорог не просто бизнес, а дело профессиональной чести.

Юрий Сафонов, заместитель начальника
отдела лабораторного контроля Уралуправтодора

Рифы лабораторного контроля

Как показывает многолетний накопленный опыт дорожного строительства, одним из главных условий обоснованного и прогнозируемого качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ на автомобильных дорогах является обеспечение строительного производства круглогодичным лабораторным контролем на всех объектах.

Это в равной мере относится как к системе подрядных организаций, непосредственно занятых строительством и осуществляющих производственный контроль, так и к системе заказчика, осуществляющего технический надзор за дорожными работами.

Несмотря на сезонность дорожно-строительного производства, фактическая потребность в лабораторном контроле системы заказчика круглогодична по ряду обстоятельств:

во-первых, ввиду необходимости оперативного вмешательства в заготовку строительных материалов подрядными организациями и профессионального изучения этого рынка;

во-вторых, в связи с необходимостью круглогодичного решения проблем содержания автомобильных дорог и их диагностики;

в-третьих, для решения проблем внедрения новых материалов и технологий;

в-четвертых, для обеспечения решения метрологических проблем строительного производства, поддержания аккредитационного уровня лабораторного контроля, повышения профессионального уровня и решения ряда других инженерных проблем сегодняшнего дня.

В то же время в системе заказчика не всегда есть собственные лаборатории, и они в соответствии с существующими нормами привлекают для работы независимые лаборатории. Однако, рассматривая лабораторный контроль как важнейший, обязательный технологический элемент в дорожном строительстве, обеспечивающий инженерный уровень строительного производства, и анализируя сегодняшнее состояние лабораторного обслуживания ряда органов управления федеральными автомобильными дорогами, несложно сделать вывод, что существующая система привлечения сторонних организаций на период строительного

сезона на конкурсной основе громоздка, недостаточно эффективна, не решает всех проблем, возникающих в процессе производства работ, и к тому же ненадежна. Жестко закрепленный контрактом перечень испытаний в процессе производства работ зачастую недостаточен или требует корректировки в процессе производства работ. В то же время создание собственной службы лабораторного контроля при достаточно большой разбросанности объектов (в нескольких субъектах федерации) также неэффективно, сложно и зачастую неоправданно дорого.

Наиболее рациональным решением проблем лабораторного обслуживания органов управления автомобильными дорогами федерального значения может быть заключение с существующими на сегодняшний день специализированными аккредитованными организациями долгосрочных (до 3–5 лет) круглогодичных договоров подряда на лабораторное обслуживание с обоснованием стоимости обслуживания, причем эта стоимость будет зависеть от его уровня.

По меньшей мере, существует два уровня контроля:

- **контроль качества (констатация фактического качества выполненных работ);**
- **технический надзор (предотвращение некачественного производства работ подрядными организациями).**

Круглогодичное лабораторное обслуживание в значительно большей степени способно предотвратить некачественное производство работ. Оплата лабораторного обслуживания может осуществляться в виде определенного процента от объема выполняемых работ органом управления.

В существующей системе «усеченного» лабораторного обслуживания происходит только констатация фактического качества и явное недоиспользование существующего инженерного потенциала. В то же время «выжива-



ние» независимых специализированных аккредитованных организаций, ориентированных на обслуживание дорожных производств, при существующей системе проблематично, не говоря уже о развитии и наращивании потенциала. Так что в какой-то момент может подтвердиться народная мудрость о том, что скупой платит дважды. Кроме того, известна зарубежная практика в вопросах обеспечения качества строительно-монтажных работ. Там уже давно сделали ставку на независимые специализированные организации, обеспечивающие заказчику необходимый уровень качества работ.

Предоставление органам управления федеральными автомобильными дорогами разрешения на заключение долгосрочных договоров подряда (сроком до 3–5 лет) на лабораторное обслуживание с независимыми специализированными аккредитованными лабораториями по месту их дислокации, кроме всего прочего, заведомо экономически выгодно. Это приведет не к увеличению, а уменьшению штатов, снимет целый ряд достаточно хлопотных и дорогостоящих дел: по выделению помещений для лабораторий, по приобретению специального транспорта, по регулярному обновлению лабораторного оборудования, его поверкам и аккредитациям лабораторий, а также по обеспечению службы лабораторного контроля кадрами с необходимым уровнем квалификации.

Феномен Свердловскавтодора

Свердловскавтодор – самое крупное федеральное государственное унитарное предприятие в системе Росавтодора. Оно выполняет одну пятую объемов дорожно-строительных работ, приходящихся на все ФГУПы. Это – порядка трех миллиардов рублей. Однако феномен не столько в этом, сколько в том, что Свердловскавтодор, выросший из Уральского окружного управления местного транспорта, созданного в 1921 году, сумел сохранить свой потенциал и свои традиционные объемы работ порой вопреки ситуации, складывающейся не в пользу дорожников.



Борис Кукулин

удалось стабилизировать и в интенсивном объеме возобновить техническое перевооружение. До 100 единиц техники приобретает ежегодно, а сумма капиталовложений на нее перевалила 200 млн рублей.

На этом новом рубеже произошла смена руководителей. На конкурсной основе ФГУП «Свердловскавтодор» возглавил Борис Дмитриевич Кукулин, до этого работавший генеральным директором ЗАО «Сибдорстрой». Он прекрасно ориентируется в дорожной отрасли, и ему не требуется время на раскочку.

– Единственное, что хотелось бы изменить, – говорит он, – это чтобы политика не влияла на дела производства. Чтобы имидж предприятия и отношение к нему складывались в зависимости от его возможностей и реальной работы. С остальным мы справимся сами. Уже к июлю закончим расчеты по старым долгам и попытаемся уйти от прежнего объема кредитов, которые вынуждены были брать в банках. Постараемся работать эффективнее и рентабельнее. Будем наращивать объемы. В этом году, по предварительным прикидкам, освоим 4,1 млрд рублей, а к 2010 году выйдем на 7 млрд, а может быть и больше, в зависимости от интенсивности развития дорожного строительства, у которого есть серьезные перспективы как в России, так и в нашем Уральском федеральном округе.

За этой кратко сформулированной программой работы кроются тщательные проработки возможных ситуаций, в том числе общеполитических и экономических.

– Известно, что рост автомобилизации населения и всех производств в десятки раз опережает рост темпов дорожного хозяйства, – продолжил Борис Кукулин. – Бесконечно такое продолжаться не может. Поэтому мы ждем подъема отрасли и готовимся участвовать в реконструкции основных федеральных коридоров, проходящих по Свердловской области. Мы можем и будем работать в других регионах, но главное, выполнить предназначения Свердловскавтодора – содержание, ремонт и реконструкция сети дорог именно нашей области. Пермское, челябинское, тюменское направления – всем федеральным дорогам, которые мы обслуживаем, необходима реконструкция, иначе транспортный поток просто встанет. Кроме того, определенные инвестиции планируются в дорожное хозяйство в преддверии проведения в Екатеринбурге саммита стран Шанхайского содружества. Россия должна продемонстрировать своим потенциальным азиатским партнерам уровень развития Сибири и Урала, в том числе и транспортной системы. Поэтому есть надежда, что Свердловскавтодор, со своими удобно расположенными базами и профессионально подготовленным коллективом будет востребован в первую очередь...

Совершенствование системы управления

Готовясь к предстоящему дорожному штурму, предприятие продолжает совершенствовать систему управления, технику, технологии, подготовку кадров. И в этом значительная нагрузка ложится на экономический блок предприятия.

Стратегия

Несмотря на то что государство отказалось от финансирования дорог через эффективно работавшую систему дорожных фондов, несмотря на секвестирование областного дорожного бюджета и резкое падение объемов в 2003–2004 годы, Свердловскавтодор выстоял, и сегодня его филиалы осуществляют содержание семи тысяч территориальных и 630 км федеральных дорог на территории Свердловской области. Хотя понятно, что без потрясений и перемен не обошлось ни в годы перестройки, ни теперь, на новом витке экономического развития, когда пришлось провести перегруппировку сил и сокращение коллектива до 3,5 тысячи человек. В лучшие годы в нем насчитывалось почти в два раза больше. Но, уменьшив численность и предприняв ряд других мер, ситуацию

— В результате реорганизации мы не только сократили число филиалов с 46 до 15, но и централизовали 85–90% всех денежных потоков, — рассказал начальник планово-экономического управления Свердловскавтодора Владимир Черно. — Все крупные контракты идут теперь только через наше управление. Снабжение ведется централизованно, материалы поставляются составами, а не тоннами. Среди поставщиков проводим конкурс, причем работаем без предоплаты. В системе финансового управления используем лучшие наработки: у нас внедрено двухуровневое планирование и бюджетирование, все филиалы и аппарат управления готовят финансовый план, который идет от конкретных объектов. Предстоящая деятельность рассматривается в трех аспектах: программа-минимум, при которой достигается безубыточная работа, программа достижимых результатов и программа-максимум. Утвержденный план строго регламентируется и контролируется. Два раза в год результаты рассматриваются на бюджетных комиссиях.

Важным шагом совершенствования системы управления в Свердловскавтодоре стало внедрение электронной системы документооборота и программного проекта по мониторингу



Андрей Важенн,
Владимир Черно
и Светлана Овчинникова

маршрутных параметров работающей техники. Причем разработкой этого довольно непростого хозяйства занимаются не сторонние организации, а собственное управление информационных технологий.

Оказалось, что систематизировать управленческий учет можно на основе доступных всем недорогих программ. Выделив из них лучшее, специалисты Свердловскавтодора разработали систему, позволяющую вести учет управленческих решений и финансов по каждой единице техники. В стандартных формах бухгалтерский учет

не требует и не предусматривает такой детализации. А вот для эффективного управленческого учета она оказалась просто необходимой, потому что позволяет анализировать эффективность использования техники и оснащаться тем, что необходимо на данном этапе больше всего.

— Дорожники сейчас не в той шикарной ситуации, чтобы обновлять все и вся по нормам, — пояснил Владимир Черно. — Прежде чем списать ту или иную машину и приобрести взамен новую, необходимо тщательно взвесить все «за» и «против», учесть



Павел Копенкин



как возможность восстановления, так и перспективы нового приобретения. В последние годы применяется целевой подход в техническом перевооружении, то есть рассматривается во взаимосвязи перспективы объемов работ по отдельным направлениям, территориям и видам работ, а соответственно — и по видам техники, например, асфальтоукладчики, экскаваторы, самосвалы и т.д. В результате поставки партии однотипной техники снижается цена и улучшаются условия поставки. А с учетом положительной кредитной истории Свердловскавтодора в отечественных и зарубежных банках, наше предприятие имеет самые выгодные условия платежей по лизингу и инвестиционным кредитам, какие только имеются сегодня. Это дает возможность приобретения техники напрямую у лучших мировых производителей, в том числе и отечественных, в частности грейдеры, 20-тонные самосвалы КамАЗ и др. Кстати, на базе одного из филиалов предприятия действует свой сертифицированный центр по обслуживанию а/м КамАЗ, единственный на востоке области.

ГЛОНАСС в миниатюре

Еще один немаловажный вопрос управления техникой заключается в ее эффективной эксплуатации. Другая разработка Свердловскавтодора позволила добиться этого, избежав нецелевого использования транспорта. Здесь на практике работает система спутникового мониторинга техники, которой нет ни в одном дорожном предприятии. Она органично вписалась в си-

стему административного учета. После того, как был налажен сбор информации со всех подразделений: бухгалтерии, ремонтной базы, экономического отдела, диспетчерского пункта, дорожникам удалось задействовать в своей системе наиболее сложный и самый важный начальный элемент производственной цепочки — технику. Для этого на основе китайских микросхем, американской спутниковой системы GPS и шведских датчиков топлива российские умельцы сконструировали прибор. Установленный на технику, он непрерывно передает информацию о местоположении машины с точностью до 2 м, данные с топливного датчика, информацию о моторесурсе и состоянии двигателя, весе груза. Реализованы также охранные функции — тревожная кнопка и громкая связь.

Наличие непрерывного контроля за перемещениями и расходом топлива особенно важно при эксплуатации дорожно-строительной техники, поскольку здесь имеются жесткие нормативы. В итоге стало возможным автоматически определять рентабельность эксплуатации каждой единицы техники, затраты по объектам и даже рассчитывать зарплату каждого водителя (оператора). Сразу стало видно, сколько простаивает та или иная машина и в каких целях она используется. На первых порах были выявлены существенные расхождения между информацией с путевых листов и показаниями приборов.

И это еще не все! С помощью программы можно иметь данные в режиме реального времени о работе на объектах, а следовательно — повысить эффективность управления производством и снизить внутрисменные потери рабочего времени, а значит повысить рентабельность работ.

Конечно, внедрение системы дело не дешевое, но оно себя оправдывает. Как оказалось при анализе, все остальные инструменты учета планирования экономят до 10–15%, а здесь при умелом использовании программы не только контроля, а и при организации работ на объектах, в т.ч. управлением маршрутными заданиями в течение смены, можно добиться снижения затрат еще порядка 10–20%.

Эффективность не на бумаге

Кроме управленческих новинок

Свердловскавтодор совершенствует и технические подходы.

— Все что есть нового в дорожной технике и технологии, есть и у нас, — утверждает заместитель генерального директора по экономике Павел Копенкин. — Причем всегда приобретается полностью укомплектованная технологическая цепочка механизмов. Предварительно каждый проект тщательно рассчитывается с точки зрения экономической выгоды и производственной необходимости, затем рассматривается на техническом совете. Особое внимание уделяется новинкам рынка. Например, холодную регенерацию мы освоили одними из первых в России. В 1996 году на зарубежной выставке увидели ресайклер. В 1997 году приобрели и уже 10 лет продуктивно работаем. На первых этапах, когда в регионе не было эмульсионных установок, работали на вспененном битуме. Технология была достаточно сложна и требовала высокой и стабильной температуры битума. После начала производства эмульсии в Свердловской области стало проще, и теперь ежегодно мы делаем порядка 20–25 км дорог по методу холодной регенерации.

В этом году мы снова приобрели уникальную машину, которой еще нет ни у кого в дорожной отрасли. Фрезы «Виртген» все работают давно. Их недостаток в сезонности. Поэтому мы решили попробовать новую технологию: купили горный комбайн, который может летом работать как фреза, а зимой будет в карьере добывать строительные материалы...

В традиционных технологиях последнее время Свердловскавтодор делает акцент на мобильность. Для этого в прошлом и позапрошлом годах были приобретены заводы контейнерного типа «Линтек» производительностью по 165 тонн в час. Их можно в кратчайшие сроки перебросить в необходимое место. Срок монтажа составляет не более двух недель. Привод осуществляется как от стационарной электросети, так и от дизель-генератора.

Кроме этого, было приобретено 5 высокопроизводительных асфальтоукладчиков фирм «АБГ» и «Фегеле», 13 катков, 15 погрузчиков. Вся эта техника получила загрузку, ведь при осуществлении закупки была предусмотрена ее плюсовая эффективность.

Также тщательно просчитываются возможности существующего оборудования. Благодаря регулярной модернизации асфальтобетонных заводов в случае необходимости они готовы в год выпускать порядка двух млн тонн высококачественной асфальтобетонной смеси. Контроль за ее производством осуществляет собственная великолепно оснащенная лаборатория, сертифицированная и аттестованная по ИСО 9000. Помимо стандартных функций перед ней ставится задача добиваться того, чтобы выпускаемые материалы служили не 6–8 лет, определенные нормами, а гораздо больше, с учетом реальных, растянутых беспредельно межремонтных сроков. В этом году принято решение усилить лабораторию – ей выделяется дополнительная площадь, приобретается еще одна полностью оснащенная машина для диагностики.

Лабораторный контроль обеспечивается не только на приемке и производстве материалов, но и на объектах. Кроме того, ее данными и услугами пользуется собственный проектный институт. Благодаря тесному взаимодействию структур, все рабочие процессы заметно ускоряются. Так, в прошлом году за летний период на благоустройстве комплекса ИКЕА – Мега было доведено до необходимых параметров земполотно и уложено в три слоя 190 тыс. квадратных метров асфальтобетона.

Основа производства

Как бы хороша ни была техника, ка-

кие бы современные технологии ни применялись, в конечном итоге все зависит от подготовленных кадров, от уровня квалификации сотрудников. И в этом отношении Свердловскавтодор тоже уникальная организация. Она обладает собственным учебным центром, имеющим лицензию на образование, оснащенные классы и общежитие.

Кроме этого, система повышения квалификации, подготовки и переподготовки кадров предусматривает обучение в вузах с полной или частичной оплатой обучения. Несколько лет назад таким образом высшее образование получили более сотни работающих.

Еще один способ подготовки специалистов – повышение квалификации на базе вузов и оплата участия представителей филиалов в информационно-консультационных семинарах.

Чтобы заинтересовать специалистов и поднять престиж массовых профессий, в Свердловскавтодоре регулярно проводятся конкурсы профессионального мастерства среди машинистов автогрейдеров, бульдозеров, мотокатков, асфальтоукладчиков, погрузчиков, водителей КамАЗов. Кроме того, на конкурсной основе определяются «Лучшие по профессии» в номинациях бухгалтера по расчетам с персоналом, специалистов юридической, экономической, кадровой службы, охраны труда. С давних пор проводятся и до сегодняшнего дня не забыты в Свердловскавтодоре спортивные мероприятия по зимнему многоборью, биатлону, волейболу, футболу, настольному

теннису. Остались и все социальные блага.

– Даже в самые трудные годы наше предприятие находило возможность оздоравливать детей, помогать пенсионерам, – рассказала главный бухгалтер Светлана Овчинникова. – При необходимости помощь в поликлиниках получали и работники, и члены их семей. До 400 человек детей ежегодно отдыхает в детских лагерях Свердловской области. Формируем и группы для отдыха на море. Оплачиваем и отдых работающих – путевками ежегодно пользуются до 200 человек. Важно, что 100% штатной численности застрахованы от инвалидности и имеют медицинскую страховку. На эти цели идет более 3% фонда оплаты труда. Люди приходят к нам на работу, зная, что здесь им обеспечен полный социальный пакет...

К этому стоит добавить, что предприятие гарантирует неплохую оплату труда. По итогам прошлого года средний уровень заработной платы составляет 13 тысяч рублей. В планах этого года – увеличение ее на 20%. Как считают руководители Свердловскавтодора, рост зарплаты должен заметно превышать рост инфляции, которая сегодня на деле достигает 12–13%.

Наверное, поэтому и выстоял Свердловскавтодор в сложное время экономических перемен, что всегда заботился о дорожниках. А они отвечали взаимностью, стараясь качественно делать свою работу. Это стало одним из главных приоритетов Свердловскавтодора.



Алексей Чикунов,
первый заместитель
генерального директора
ОАО «Пермдорстрой»

Эффективное управление – основа успешного предприятия

Открытое акционерное общество «Пермдорстрой» – крупнейшая в Пермском крае дорожно-строительная организация. За свою почти сорокалетнюю историю предприятие построило свыше трех тысяч километров автомобильных дорог.

История Пермдорстроя, как и всей дорожной отрасли, непростая. Становление и развитие предприятия пришлось на 70–80 годы прошлого столетия. На счету строительства дорог в Пермской и Кировской областях, Удмуртии, Башкирии, Республике Коми. Непростые времена пережило предприятие в девяностые. Впрочем, тогда многим пришлось нелегко. Выжили благодаря высокому профессионализму, слаженной работе.

Начало нового века для Пермдорстроя ознаменовано новыми походами к технологиям производства и организации работ. И как показывает опыт последних лет – стратегия выбрана верно. Выполняя весь комплекс работ, начиная с проектирования, коллектив предприятия способен ежегодно вводить в эксплуатацию до 50 км автомобильных дорог с современным асфальтобетонным покрытием. В последние годы предприятие сделало не только количественный, но и качественный рывок в объемах выполняемых работ.

Сегодня по определению ОАО «Пермдорстрой» – ведущее предприятие дорожной отрасли в Прикамье. Уровень организации и качества работ оценен заказчиками и партнерами, в том числе и зарубежными. Уже на протяжении 5 лет Пермдорстрой является партнером ведущей финской компании LEMCON, выполняя строительно-монтажные работы в ряде сложных проектов по строительству промышленных предприятий в Новгородской, Ленинградской областях, Республике Карелия. Увеличение объемов, расширение географии работ, высокое качество – вот характерные для ОАО «Пермдорстрой» показатели, которые определили лидерство предприятия в дорожной отрасли Прикамья.

В чем же секреты успеха Пермдорстроя? Конечно, в исторически сложившемся сильном профессиональном коллективе, серьезной производственно-технической базе. В чем еще? В современной технике? В передовых технологиях производства? Несомненно. Однако и другие предприятия региона тоже приобретают современную технику и оборудование, используют новейшие технологии – сегодня невозможно вести качественную работу, которая отвечала бы требованиям заказчика, без совершенствования производственно-технической базы. Это аксиома любого производства, в том числе и дорожного строительства.

ОАО «Пермдорстрой» внимательно отнеслось к еще одной весьма серьезной составляющей любого бизнеса – процессам управления. Уже не секрет, что многие ошибки допускаются из-за недостаточно эффективного управления.

Основными функциями управления считаются планирование, организация, активизация, координация, контроль и анализ, осуществляемые в многомерном пространстве различных областей деятельности. Одной из систем эффективного управления предприятием является система менеджмента качества (СМК), которая пронизывает всю деятельность предприятия и стандартизирует процессы деятельности. После получения нашим предприятием сертификата, подтверждающего внедрение системы менеджмента качества на основе стандарта ISO:9001, прошло четыре года. И это время полностью подтвердило правильность выбранного нами пути.

Построение всей работы согласно СМК позволило снизить затраты на некачественную продукцию, четко установить сферы компетентности и

ответственности каждого сотрудника, улучшить производственные отношения внутри предприятия. А самое главное – ОАО «Пермдорстрой» добились глобального улучшения качества производимых работ. Однако год назад на предприятии был запущен еще один проект – создание Корпоративной системы управления проектами. В качестве основы взят международный стандарт управления проектами PMI PMBOK, который по праву получил признание более чем в 70 странах мира.

Управление проектом отличается от операционной деятельности предприятия и заключается в нахождении компромиссов между содержанием, сроками, стоимостями, риском и качеством для достижения целей проекта. Оно является неотъемлемой частью повседневной деятельности лиц, принимающих решения, разного уровня практически любой компании. Особенно, если вся ее деятельность – проектно-ориентированная. К таким компаниям, безусловно, относятся и дорожно-строительные предприятия. Особенность проектного управления в том, что руководить такими работами должен менеджер, обладающий специальными знаниями и навыками. В новейшей истории мы знаем немало примеров того, как проваливаются крупные, серьезные проекты из-за грубейших просчетов в менеджменте. Именно осознание ответственности за результат масштабных проектов по строительству автодорог в Пермском крае, способствующих повышению инвестиционной привлекательности региона, и привело нас к пониманию необходимости очередного совершенствования процессов управления предприятием.

В основе методов планирования и

управления проектами лежит предположение, что всю деятельность можно разбить на небольшие, поддающиеся контролю задачи. И тогда всю формальную информацию, используемую руководителем (менеджером) проекта, можно свести к информации о задачах, которые необходимо выполнить для достижения поставленных целей, и ресурсах, которые потребуются для выполнения этих задач. Система управления проектами содержит набор функциональных средств, которые помогают менеджеру спланировать работы.

Для этого необходимо получить временные, ресурсные и стоимостные оценки для комплекса работ, а затем, в процессе выполнения, отслеживать ход работ и корректировать план. Руководитель проекта, используя оценки требуемых объемов работ, регулирует их выполнение по стоимости, времени и составу. Этот процесс во многом основан на управлении рисками, которые неизбежно возникают при реализации проекта любого уровня сложности.

Для достижения главных целей проекта его руководитель должен своевременно идентифицировать возникающие риски и составлять оптимальный план реагирования. Но брать стандарт и использовать его без учета

специфики предприятия нельзя, результат будет отрицательным. Поэтому для создания уникальной системы управления проектами мы привлекли потенциал лучших российских консалтинговых компаний, которые не только поделились своим опытом в построении корпоративных систем управления проектами, но и помогают нам гармонично интегрировать системы управления проектами в систему менеджмента качества с учетом особенностей предприятия.

Осознавая, что правильный менеджмент необходим во всей цепочке строительства объекта, компания «Пермдорстрой» передает свой опыт в этой сфере всем подрядным организациям, взаимодействующим во время строительства. Единые подходы к управлению и требования к качеству результата помогут повысить надежность дорог в Пермском крае. Это же относится и к взаимоотношениям заказчик – генеральный подрядчик при реализации проекта. Не секрет, что правильная, грамотная и качественная работа генподрядчика зависит от координации действий с заказчиком на этапе планирования работ и подготовки к строительству. Мы приняли беспрецедентное решение – сделать открытыми для заказчика шаблоны отчеты о строительстве объекта и фор-

мировании затратной части проекта.

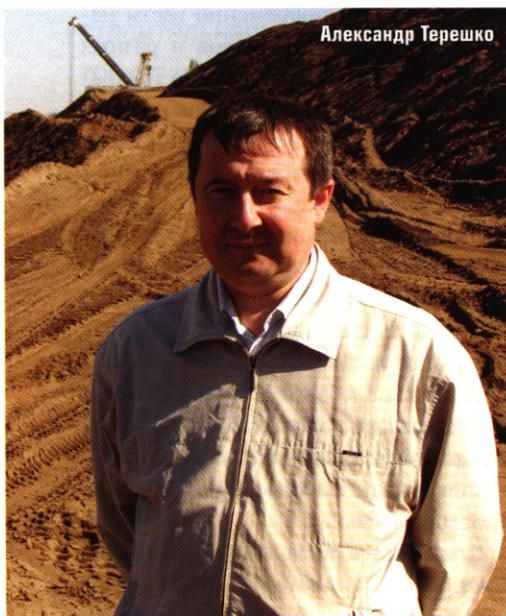
Что дало предприятию внедрение систем управления СМК и КСУП? Во-первых, благодаря стандартам мы имеем отлаженную систему организации производства, что позволяет в короткие сроки наладить эффективную качественную работу на любом объекте, невзирая на географические расстояния. Во-вторых, мы имеем возможность одновременно вести несколько крупных проектов в разных концах не только региона, но и страны. В-третьих, мы стали открыты и понятны заказчику (а в дорожном строительстве пока основным заказчиком остается госбюджет), что, несомненно, вызывает уважение и доверие. Наконец, в-четвертых, это вывело предприятие на уровень международного сотрудничества (крупные зарубежные компании уже давно работают с этими стандартами и весьма требовательно относятся к российским партнерам). А в целом это позволило ОАО «Пермдорстрой» выйти на качественно новый уровень работы.

Пройдя этот путь, мы уверены, что именно такой подход в организации работы предприятия позволит решить задачи, которые сегодня ставятся перед дорожной отраслью страны. Такой подход позволит строить более качественные дороги.



Ориентация на строительство

Ежегодные вводы от 10 до 20 км дорог, объемы строительно-монтажных работ, превышающие полмиллиарда рублей, громадный технический и людской потенциал, – всего этого не было в 1993 году, когда Айк Аветисян зарегистрировал ООО «Строительно-коммерческая фирма «АТМ». Сегодня она стала одним из ведущих предприятий Пермской области, ориентированных на строительство.



Александр Терешко

Заремонт специалисты СКФАТМ берутся, если только его объемы находятся рядом со строительным объектом. Это оправданно – не требуется дополнительного перебазирования необходимого оборудования и техники, которой насчитывается 200 единиц. Причем преимущественно механизмы импортные, ведущих мировых брендов.

Как показывает практика, зарубежная техника надежнее и эффективнее. Поэтому, например, среди землеройных машин это экскаваторы и погрузчики HITACHI. Впрочем от российской техники тоже отказываться не приходится. На стройках работают чебоксарские бульдозеры, а в собственном автопарке немало КамАЗов. Но когда в последний год закупили 10 автосамосвалов MANN, то опять-таки сравнение вышло не в пользу отечественных автомобилей.

А вот с техникой для производства и укладки асфальтобетонных смесей в фирме ООО «СКФ «АТМ» даже не стали экспериментировать. Из четырех асфальтобетонных заводов два мобильных, французской фирмы ERMONT. Они позволяют работать в любой точке Пермского края. На пере-

базирование такого завода в пределах края уходит максимум неделя. Три дня разборка, сутки транспортировка и три дня сборка. Естественно, что установка АБЗ производится на заранее подготовленную площадку, после получения всех разрешений и заключения договора на поставку электроэнергии. Все рационально, спокойно, размеренно, оперативно и действенно. Ведь результаты дорожно-строительной работы, как известно, во многом зависят от того, смогут ли строители выпустить и уложить необходимое количество качественной асфальтобетонной смеси. В данном случае это связано только с потребностями и объемами битума, привезенного с основной базы, расположенной в Перми. При паспортной производительности в 160 тонн в час за день в спокойном режиме выпускается 1000 тонн смеси, качество которой подтверждается как лабораториями заказчиков, так и собственными лабораторными исследованиями на оборудовании, которое не уступает лучшим мировым образцам. Лабораторные посты организованы и ведут тщательный контроль работ на всех объектах. Переоснащение лаборатории производится с завидной регулярностью, причем приобретаются приборы контроля, которые могут работать в автоматическом режиме с минимальной погрешностью.

Современные асфальтосмесительные установки дополняются не менее совершенной укладочной техникой. К двум хорошо зарекомендовавшим себя асфальтоукладчикам DYNAPAC в 2004 и 2005 годах добавились укладчики АВГ с двойным уплотняющим брусом, с лазерной системой нивелирования. Положительные результаты не заставили себя долго ждать: как в 2005-м, так и в 2006 годах, по данным заказчиков, у Строительно-коммерческой фирмы «АТМ» были лучшие в Пермском крае показатели по ровности асфальтобетонного покрытия.

Естественно, высокий рейтинг среди подрядных организаций позволяет получать все новые заказы.

– Сейчас в работе у фирмы три крупных объекта, – рассказал заместитель директора предприятия Александр Терешко. – Среди них автодорога «Ильинский – Сретенское – Чормоз». Она строится с середины 80-х годов по два-три км. Сейчас, когда деньги в краевом бюджете появились, выдаем больше. В 2002 году сдали в эксплуатацию 8,5 км, в 2004 и 2005 годах – по 4 км, в прошлом – 7,5, а в этом году после сдачи 8 км дорога уже войдет в город Чормоз.

Другим объектом стала автодорога по трассе Северного коридора Кудымкар – Сыктывкар. Там работы начались в 2004 году. К 2006-му было введено 13 километров, в прошлом году был задел на 5 км. В этом сезоне планируется сдача 10 км.

В этом году подходит к завершению важнейшая стройка «Подъезд к городу Перми от автомобильной дороги «Волга» на участке обход города Краснокамска км 12 – км 19». Это долгострой, работы на котором начинались еще до создания фирмы «АТМ». Мы приступили к строительству в прошлом году, но финансирование было небольшое, всего лишь 40 млн рублей. На этот год выделено порядка 200 млн, и сейчас полным ходом ведутся земляные работы, возводятся три путепровода, переносятся линии электропередач и прочие коммуникации. На следующий год, после укладки дорожной одежды, запланирована сдача всего участка, завершающего обход...

Кроме оперативности, качественной работы и современной техники получать новые объемы и повышать рейтинг помогает стремление применять новые технологии. Так, еще в 2000 году фирма «АТМ» приобрела ресайклер WR-2500 и установку по приготовлению водно-цементной суспензии WM-1000. Технологию ресайклинга освоили быстро,



и сейчас она активно применяется для устройства оснований, в которых песчано-гравийные смеси укрепляются комплексным вяжущим – цементом со вспененным битумом. Преимущества использования ресайклера просматриваются не только в качественной стабилизации грунта, но и в элементарном расчете стоимости необходимых для традиционного строительства материалов. Тот же щебень необходимо не только приобрести, но и доставить за 250–300 км. Это заметно удорожает работы. Убедившись в выгоде работы по-новому, специалисты АТМ на каждом торгах в конкурсной документации наряду с основным проектным решением предлагают альтернативный вариант. Как правило, он дешевле и качественнее, и все чаще заказчик выбирает именно его.

Еще одна сторона успеха и высокого качества работы – стремление уйти от человеческого фактора. Например, в этом году здесь приобрели импортный автогрейдер с установкой 3Д, в которую для управления рабочими действиями входит нивелировочная система. Машинист автогрейдера включает только функцию передачи движения, а все манипуляции осуществляются автоматически, на основе данных тахеометра. Конечно, для работы на такой технике требуется иной уровень квалификации, но зато не так важны навыки, которые грейдерист высокого класса нарабатывает годами.

Аналогичная ситуация складывается с катками. Среди последних приобретений две машины – одна для сыпучих

материалов, другая для асфальтобетона. Электроника позволяет автоматически контролировать коэффициент уплотнения на 40 тысячах квадратных метрах. При этом любой руководитель или заказчик может взять распечатку и посмотреть, где и насколько уплотнен грунт, а где нет.

Что касается уплотнения асфальтобетонных слоев покрытия, то новый каток VOMAG оснащен системой «Асфальт-менеджер». Первая проба нового оборудования полностью подтвердила ее необходимость и эффективность. В последнее время требования заказчика ужесточились. За несоответствие коэффициента уплотнения по асфальтобетону выставляются большие штрафные санкции. Причем это касается и переуплотнения. Ведь, как

известно, желая получить хороший результат, можно и переусердствовать, допустив разуплотнение. Система «Асфальт-менеджер» позволяет избежать этой ситуации, опять-таки исключив человеческий фактор.

При этом подготовке кадров уделяется особо пристальное внимание. По инженерно-техническому составу предприятие укомплектовано полностью специалистами с высшим образованием. В основном это выпускники Пермского политехнического университета. В основном штатном составе работают 150 человек. Но в разгар сезона численность вырастает до 300 человек. Как правило, к работам на отдаленных объектах привлекаются местные жители, среди которых можно найти профессионалов, если привлечь их хорошим уровнем заработной платы. При этом не требуется нести расходы по организации вахты, по транспортным расходам на перевозку. Лучшие из лучших привлекаются для работы в постоянном штате коллектива. Среди них, например, бульдозерист Василий Башков, машинист экскаватора Леонид Васильев и Юрий Мошев, машинист погрузчика Размик Мкртычан, машинист автогрейдера Иван Пермяков, оператор АБЗ Радик Дибаяев.

Вот так, благодаря умелому руководству, правильно выстроенной технической политике и хорошо подобранному персоналу и работает Строительно-коммерческая фирма «АТМ», радуя жителей Пермского края новыми высококачественными дорогами.



Родом из прошлого

Уникальная дорожная организация ЗАО «Сибдорстрой» базируется в старинной столице Сибири – Тобольске. Это предприятие было образовано как строительный трест в системе Министерства автомобильных дорог в 1980 году. Так сложилось, что завершив работы по сооружению автомобильной дороги Тобольск – Южный Балык, присоединившей к дорожной сети общего пользования нефтедобывающие регионы Тюменской области, трест взялся за их содержание.



Виктор Кочегаров

Сегодня, в рамках одной из тенденций развития дорожного хозяйства, провозглашаемых Росавтодором, это достаточно актуально – строительное предприятие несет полную ответственность за построенную им дорогу в течение гарантийного срока. Правда, в то время для перехода на работы по содержанию не было объективной необходимости, ведь существовали районные ДРСУ Тюменьавтодора, которые могли выполнять эксплуатационные функции. Но шла перестройка, и в начале 90-х, в условиях резкого уменьшения дорожного бюджета, работы по содержанию с гарантированным выделением минимума средств давали возможность выжить и сохранить производственный потенциал даже тогда, когда аналогичные мощные сибирские минтрансстроевские тресты приходили в упадок. Кроме того, элементарная логика подсказывала, что приоритет в работах по ремонту и реконструкции должны получать те, кто трудится на дороге, кто знает ее как свои пять пальцев, кто обладает удобными базами и соответствующей техникой для полноценной, качественной работы. И хотя в новых условиях экономической реальности эта логика не прослеживается, у самих сибдорстроевцев все-таки остается надежда на то, что предприятие, создан-

ное для конкретной дороги, дождется новых объемов по ее совершенствованию и развитию.

Еще одной особенностью Сибдорстроя стало то, что именно от него начинается свою историю современное Управление федеральных автодорог «Урал». После завершения строительства в 1995 году была создана дирекция по управлению автодорогой Тюмень – Ханты-Мансийск, потом региональная дирекция и наконец ФУАД «Урал». В управления заказчика уходили лучшие кадры, но предприятие вновь и вновь готовило и растило специалистов – дорожников самого высокого класса. Причем, как ни странно, дух ударной работы по-прежнему передается от старшего поколения к молодежи. Забота о будущем заставляет Сибдорстрой вновь и вновь приглашать на практику студентов, отправлять людей на учебу. Остаются на производстве единицы, но те, кто остался, становятся настоящими патриотами своего предприятия. Такими, как главный инженер Владимир Александров, главный бухгалтер Зоя Алёшкина, заместитель генерального директора по механизации Владимир Королёв, как директора филиалов Николай Слинкин, Виктор Покамин, Иван Гречин, как водитель Евгений Плеских и многие другие сотрудники предприятия. Конечно, прошедшие 27 лет многое изменили в структуре организации, в экономике страны. Неизменным остается только отношение людей к своей работе.

Ветераны Сибдорстроя никогда не забудут строительство дороги Тобольск – Южный Балык. Как шли через болота. Как по несколько лет отсыпали уходящее в топи земляное полотно до посадки его на минеральное дно, или как говорили попросту «на материк». Как использовали самые современные по тем временам достижения дорож-

ной мысли – и плавающую насыпь, и геотекстиль, и мощную технику. Сопровождение всего строительства вел «СоюздорНИИ» и другие ведущие научные институты дорожной отрасли страны. Шесть управлений треста, разместившись на трассе строительства, вели постоянное соревнование. Такие же соревнования были организованы на участках и в бригадах. Итоги подводились ежедневно. Победителям – почет, уважение и ценные подарки. Они и сегодня бережно хранят грамоты и ленты. А общими многочисленными наградами предприятия увешаны стены директорского кабинета, уставлены стеллажи в коридоре. В этих предметах – добрая память о том, как страна нуждалась в их труде и обеспечивала для хорошей качественной работы всем необходимым. Достаточно вспомнить, что трехлетний бульдозер тогда считался выработавшим свой ресурс и подлежал списанию.

Сегодня все по-другому. Из шести филиалов Сибдорстроя осталось только три. Сокращение старались проводить без утраты производственных мощностей. В ходе перестройки потеряли только одну из баз в поселке с говорящим названием «Юность Комсомольская». Но остальные производственные базы сохранили как плацдармы для будущего разворота работ. После двадцати лет эксплуатации без ремонта дорога остро нуждается в реконструкции. Естественно, в ожидании этого сложа руки дорожники не сидели. Работали с нефтяниками и газовиками на прокладке промышленных дорог, на благоустройстве города Тобольска и поселков Тюменской области.

Но как бы то ни было, поставленные на грань выживания в девяностые годы, они с каждым годом все острее чувствуют отсутствие государственного интереса к дороге, которая пока



еще служит единственной связующей автотранспортной артерией центральных районов страны с северными территориями Тюменской области, с Югрой, с Ямалом. И с каждым годом спрос к ней предъявляется все выше. Вот и опять с наступлением лета тысячи автомобилей северян-отпускников по тобольской трассе двинулись в теплые края. Современным водителям и их не менее современным скоростным автомобилям уже мало существующего гарантированного проезда. Им нужно движение без пробок, покрытие без выбоин. Поэтому они, добывающие самое актуальное для страны сырье, которое позволяет держать на плаву экономику России, привычно поругивают и дорогу, и дорожников.

А дорожники тем временем делают все возможное и невозможное для обеспечения их проезда, и не было еще на этой дороге случая, чтобы автотранспортное сообщение прервалось. Хотя скудными средствами содержания дается это очень нелегко. На 300 километров выделяется всего лишь 58 млн рублей.

Несмотря на сокращение, по своим мощностям Сибдорстрой — до сих пор одно из самых сильных дорожно-строительных предприятий в регионе. Оно способно выполнять полный комплекс работ, от земляных до асфальтобетонных. На вооружении коллектива, численностью 560 человек, полный набор техники, отвечающей современным требованиям. В том числе экскаваторы «Хитачи», асфальтобетонный завод «Бернарди». Естественно, остается в строю и отечественная техника, но горький опыт ее эксплуатации заставляет в последние годы ориентировать-

ся, преимущественно, на импортное оборудование.

Последним камнем в огород отечественного машиностроения стал случай, произошедший несколько лет назад, когда удалось получить подряд на ремонт девяти километров покрытия. Чтобы выполнить работу, пришлось с нового брянского укладчика, который «не пошел», снять систему слежения и своими силами установить на старенький 144-й асфальтоукладчик. Работу удалось выполнить с хорошим качеством, но с тех пор Сибдорстрой перевооружился и работает только с асфальтоукладочными комплексами «Блау нокс» и «Титан».

Чтобы не оказаться за бортом современного подрядного рынка, Сибдорстрой применяет и собственные, наработанные годами методы. Среди них, как это ни сложно делать в последние годы, — обязательное изыскание, оформление и использование собственных карьеров. С грунтом в заболоченной земле Тюменской области тяжело, и порой именно наличие у подрядчика карьеров помогает выигрывать тендеры на строительство подъездных дорог к буровым и нефтяным вышкам. Не забывают дорожники и старую, испытанную технологию лежневки. Не дешевое это удовольствие для заказчиков, но результат в виде новых нефтяных скважин с лихвой покрывает подобные расходы. А автодороги, проложенные по лежневке, в здешних местах служат намного дольше и с большим качеством, чем дороги, построенные другими способами.

Совсем недавно на предприятии произошли изменения. Долгое время

возглавлявший Сибдорстрой Борис Кукулин перешел на работу в Свердловскавтодор. По решению совета директоров бразды правления принял Виктор Кочегаров. Он — выпускник Уральского технического университета. После учебы работал в Тобольском ДРСУ Тюменского автодорожного эксплуатационного предприятия. В 2002 году с должности главного инженера ДРСУ перешел на работу заместителем директора по содержанию Тобольского филиала № 1 Сибдорстроя, а в этом году возглавил предприятие. Сразу же начал, точнее продолжил реорганизацию.

— В первую очередь сокращаем административный аппарат филиалов, — рассказал Виктор Кочегаров. — Все управленческие задачи, технический надзор и руководство переводим в центр, оставляя в филиалах ведение первичной документации и производство работ. Это позволит сократить численность и поднять людям зарплату — в ней главная мотивация к труду на сегодняшний день. И, конечно, ищем работу, участвуя во всех возможных торгах. Наша ближайшая задача добиться выполнения объемов 500 млн рублей. Пока что мы достигли половины намеченного. Среди крупных строек этого сезона — ремонт улицы Розы Люксембург в Тобольске, заказы нефтяников и газовиков. К сожалению, нет изменений с ситуацией на федеральной дороге, остро нуждающейся в ремонте. Особых иллюзий мы не питаем и стараемся найти работу как в нашем, так и в соседних регионах. Но так хотелось бы поработать с той загрузкой, которая была в первое десятилетие существования Сибдорстроя, когда кроме основ-

Материалы специального выпуска Уралуправтодор подготовил Николай Проказов

М.В. Немчинов, д.т.н., МАДИ (ГТУ)

Деформации откосов земляного полотна автомобильных дорог



Рис. 1. Местные деформации откосов земляного полотна – автомобильная дорога «Дон» 104 км [7].

Практика строительства и реконструкции автомобильных дорог показала, что основными видами деформаций земляного полотна, построенного из сыпучих материалов (песков, песчано-гравийных грунтов и др.), являются поверхностная эрозия и местные (локальные) сдвиговые деформации в виде оползней, оплывин, вызванные воздействием воды на грунт. Деформации такого вида встречаются в районах с достаточно холодным климатом, в районах со снегопадами, метелями и холодной зимой. Это северная и центральная части европейской территории РФ, вся Сибирь и Дальний Восток РФ, Аляска (США), высокогорные районы Китая (Тибет). Наблюдения многих авторов подтверждают это (рис. 1).

Деформации земляного полотна, вызванные водной эрозией, развиваются в период, когда поверхность земляного полотна еще не укреплена. Они обусловлены значительным превышением скорости стекающей по поверхности грунта воды (обычно во время дождей) над допустимыми (не размывающими) для грунтов скоростями. Способы предупреждения таких деформаций давно и хорошо известны – это своевременное укрепление проезжей части, обочин и откосов земляного полотна материалами, обладающими

высоким сопротивлением размыву.

Сложнее с деформациями второго типа – сдвигами на откосах. Местные деформации этого типа наблюдаются на откосах насыпей из всех типов грунтов. Но особенно интересно появление сдвиговых деформаций на откосах насыпей из сыпучих грунтов. При этом такие деформации развиваются на откосах даже высоких насыпей (до 8 и более м), с асфальто- и цементобетонным покрытиями на проезжей части и обочинах, с хорошим дерновым покровом на откосах. Особенно часто эти деформации проявляются в первые 1–3 года службы земляного полотна.

Во всех случаях имеют место линии скольжения определенного массива грунта в поверхностном слое откоса.

Условие устойчивости откоса является равенство или превышение удерживающих сил над сдвигающими. Коэффициент запаса устойчивости равен:

$$R_{зан} = \frac{\gamma_{zi} \operatorname{tg} \varphi_{\Pi} + C_{\Pi}}{\gamma_{zi} \operatorname{tg} \alpha} = \frac{\operatorname{tg} \psi_{zi}}{\operatorname{tg} \alpha}$$

$$\operatorname{tg} \psi_{zi} = \operatorname{tg} \varphi_n + \frac{C_{\Pi}}{\gamma_{zi}}$$

где γ – плотность грунта; Z_i – текущая координата мощностной активной зоны откоса перпендикулярно его поверхности; $\operatorname{tg} \psi_{zi}$ – коэффициент сдвига грунта активной зоны h на глубине z_i ; $\operatorname{tg} \varphi_n$, C_{Π} – соответственно расчетные значения угла внутреннего трения и сцепление грунта на глубине z_i ; α – заложение откоса.

Анализ комплекса удерживающих сил показал, что главную роль в потере местной устойчивости грунта на откосах играет вода, вызывающая уменьшение угла внутреннего трения и сцепление между частицами и оказывающая динамическое воздействие на частицы грунта (таб. 1).

Структурное сцепление C_{Π} в зернистых грунтах возникает лишь при высокой плотности и компактности грунта и

Таблица 1.

Зависимость сцепления и угла внутреннего трения грунта от его пористости [9]

Вид песчаных грунтов	Сцепление C (МПа) и угол внутреннего трения Φ (град.) при коэффициенте пористости ξ			
	0,45	0,55	0,65	0,75
Пески гравелистые и крупные	0,02	0,01	-	-
	43	40	38	-
Пески средней крупности	0,03	0,02	0,01	-
	40	38	35	-
Пески мелкие	0,06	0,04	0,02	-
	38	36	32	28
Пески пылеватые	0,08	0,06	0,04	0,02
	36	34	30	26

Примечание: Верхняя строчка – сцепление, нижняя – угол внутреннего трения.

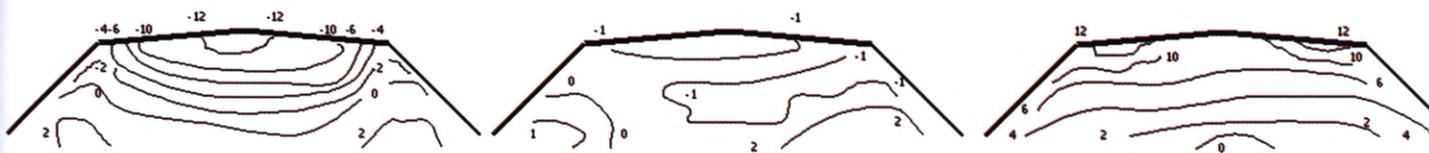


Рис. 2. Изотермы (°С) грунта земляного полотна в зимне-весенние месяцы. Москва и Московская область

преимущественно при малой его однородности по гранулометрическому составу и обуславливается, главным образом, взаимным зацеплением зерен [9].

Вода в грунт на откосах насыпи попадает в результате инфильтрации при выпадении дождей и таянии снега.

Зимой грунт земляного полотна промерзает (реально после снижения температуры воздуха ниже -5°C). Изотерма нулевой температуры опускается все ниже и ниже от поверхности земляного полотна. Распределение температуры по глубине свидетельствует о характере промерзания грунта: максимальном под дорожной одеждой и меньшим на откосах насыпей (рис. 2 [8]).

Весной начинается постепенное повышение температуры грунтов в верхней части земляного полотна. Тепловой поток меняет свое направление, причем еще до начала таяния. Оттаивание грунта происходит с двух сторон: сверху, с поверхности земляного полотна, и снизу, со стороны талого грунта (в теле или основании земляного полотна). Скорость оттаивания сверху более или менее одинакова на всех участках и в среднем составляет (для Московского региона) около 4 см/сутки. Скорость оттаивания изнутри в среднем равна 0,6–0,7 см/сутки. В целом, толщина слоя, оттаявшего изнутри, составляет по отношению ко всей толщине промерзшего слоя от 7 до 34%.

После начала снеготаяния вода из верхнего слоя снегового покрова под действием сил гравитации проходит через снег к грунту откоса. Под воздействием талой воды начинается постепенное оттаивание грунта. Часть талой воды попадает в поры оттаявшего грунта, остальная стекает по склону – по поверхности откоса, под снеговым покровом. По мере таяния снега и оттаивания грунта все большая часть талой воды попадает в поры грунта и все меньшая ее часть стекает по поверхности откоса. Наконец наступает момент, когда глубина оттаявшего слоя грунта на поверхности откоса достигает величины, при которой вся поступающая в грунт талая вода уходит в поры грунта. Сток по поверхности откоса прекращается. Талая вода по порам в грунте под действием сил гравитации достигает поверхности еще не оттаявшего грунта. При достаточно большой пористости возникает сток воды в грунте. Постепенно происходит формирование фильтрационного потока, протекающего в грунте над границей раздела «талый грунт – мерзлый грунт» (рис. 3), см. таб. 2.

В результате возникает значительное переувлажнение грунта, следствием чего является уменьшение сил, удерживающих частицы грунта от сдвига. В зоне фильтрации воды на частицы грунта действует гидродинамический напор h_v , появляющийся в результате проникновения элементарных расходов воды q_i и последующего формирования фильтрационного потока с расходом $Q = \sum q_i$. Элементарные расходы q_i формирует вода, проникающая в грунт при таянии снега на откосах, а в случае выпадения дождей – дождевая вода. Вода протекает по поверхности водоупора – поверхности

еще мерзлого слоя в грунте (весной) или поверхности более плотного нижележащего слоя грунта (летом и осенью).

Поверхность оттаивания неровная. Поэтому в некоторых местах, по причине наличия препятствия стоку, возможно местное дополнительное скопление воды, что повышает взвешивающее воздействие воды и тем самым уменьшает удерживающие силы.

Вода дождей, выпадающих в период снеготаяния, ускоряет и усиливает таяние снега, повышая тем самым поток воды в грунте. Сама дождевая вода также проникает в поры грунта (вследствие инфильтрации) и еще больше увеличивает поток фильтрации и влажность грунта. Вследствие ускоренного таяния снега и оттаивания грунта в зоне бровки земляного полотна возможно возникновение ситуации, при которой вода из зоны переувлажнения под дорожной одеждой через оттаявший грунт под обочиной и верхней частью откоса насыпи поступает в фильтрационный поток, протекающий в поверхностной зоне откоса.

В какой-то момент переувлажнение грунта достигает такого уровня, что сдвигающие силы превосходят силы удерживающие. Происходит сдвиг – местная деформация в виде оплыва откоса.

Для песка возможность деформации сдвига усугубляется его склонностью к разжижению в водонасыщенном состоянии. Разжижение нередко наступает [5] под влиянием фильтрационного потока на структуру песка, особенно в случае динамического характера действия фильтрационных сил. Наиболее чувствительны к действиям динамических нагрузок недавно уложенные песчаные грунты земляных сооружений. Динамические воздействия обычно вызывают малые смещения частиц песка, вызывающие разжижение песка.

В случае разжижения песка на откосах, вместо вертикальных перемещений частиц песка в процессе его уплотнения, происходят значительные взаимные горизонтальные и вертикальные перемещения частиц вследствие растекания разжиженного грунта. При достаточном уклоне местности разжиженные массы грунта устремляются в виде потоков в пониженные участки, образуя покровы, заполняя впадины и котловины.

Степень деформации зависит от величины динамического воздействия. Землетрясения могут вызвать переход песка в разжиженное состояние на большой площади. Действия взрывов и вибрация вызывают только местные разрушения структуры на участке, достаточно близком от места возникновения динамического воздействия. Очень часто явления разжижения проявляются в сравнительно малых масштабах, например, при хождении людей и про-

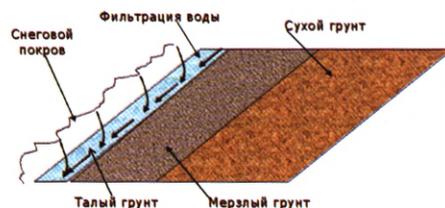


Рис. 3. Формирование фильтрационного потока на откосах земляного полотна в период таяния снега

Таблица 2.

Характер размещения талых и мерзлых слоев на откосе насыпи в первой половине дня 14 марта 2004 г., км 104 автодороги «Дон», высота насыпи 8 м, уклон откоса 1:1,75. Ориентация склона – южная, температура воздуха ночью -10° С, днем + 5° С.

№ слоя	Состояние грунта в слое	Толщина слоя, м
1	Мерзлый грунт	0,03 – 0,05
2	Переувлажненный грунт	0,05 – 0,10
3	Грунт в текучем состоянии	0,05 – 0,10
4	Мерзлый грунт	0,15 – 0,20
5	Непромерзший грунт	-

езде транспорта по поверхности рыхлых водонасыщенных песков [5].

Состояние разжижения присуще всем достаточно рыхлым несвязным грунтам любой крупности. Однако вследствие большей водопроницаемости, время пребывания крупнозернистых грунтов в разжиженном состоянии значительно меньше, чем мелкозернистых и поэтому в них практически не наблюдается внешних проявлений разжижения.

Опасность явления разжижения для прочности и устойчивости сооружения определяется не только самим фактом возникновения разжижения, но и характером его протекания. Большое влияние на возможные смещения сооружений оказывает время пребывания песка в разжиженном состоянии и вязкость разжиженных масс грунта.

Справедливость теоретических соображений о причинах образования местных деформаций на откосах земляного полотна автомобильных дорог была подтверждена результатами натурных измерений влажности и плотности грунта (песка) на откосах насыпей автомобильной дороги «Дон» (км 103–104), построенных из мелкого песка карьера «Мартемьяново» Тульской области (коэффициент фильтрации 1–3 м/сутки, модуль крупности – 1,67). Высота насыпи – от 1,5 до 8 м. Наблюдения проведены в 2001–2005 годах. Влажность и плотность грунта на откосах определялась на глубине 0, 20, 40 и 60 см в различные периоды года. Глубина отсчитывалась от нижней поверхности растительного слоя. Исследование проводилось в полевых и лабораторных условиях с использованием сертифицированных приборов.

Факт протекания воды в грунте (фильтрационный поток) был зафиксирован фотографированием (рис. 4).



Рис. 4. Фильтрация воды на границе мерзлого и оттаявшего грунта (км 104 автодороги «Дон», 14.03.2004 г.).

Измерения плотности, проведенные одновременно с оценкой влажности, показали, что на откосах грунт находится в довольно рыхлом состоянии (табл. 3).

Фактические значения коэффициентов уплотнения (0,93–0,95–0,97) в первые 2,5 года работы насыпи (0,93–0,95–0,97) оказались ниже нормативного значения (мин. 0,99), что свидетельствует о высокой пористости грунта на откосах насыпи.

Изучение динамического воздействия автомобильного транспорта на грунт откосной части насыпей проведено на 104 км автодороги «Дон» (высота насыпи из песка – 6–8 м) и 9 и 14 км МКАД (высота насыпи из песка 2 м). На автодороге «Дон» колебания в грунте генерировали проездом одиночного грузового автомобиля массой 22 т при скорости 50, 60 и 80 км/ч, на МКАД двигался реальный транспортный поток с интенсивностью (в одном направлении) 6480 авт./ч (км 9) и 7200 авт./ч (км 14). Проезжая часть автодороги «Дон» имеет 4 полосы движения (по две полосы движения в каждом направлении), на МКАД – по 4 полосы движения в каждом направлении. Обочины на 1,0 м от бровки насыпи укреплены растительным покровом. В обоих случаях покрытие проезжей части из асфальтового бетона, основание – из тощего бетона, подстилающий слой – из песка.

Вибрационное воздействие автомобильного транспорта на грунт земляного полотна изучалось в сухую погоду, в июле при температуре + 23° С и в ноябре при температуре +4° С. Регистрировались среднеквадратические и пиковые значения (X, Y, Z) виброускорений. Ось X направлена перпендикулярно оси дороги. Время измерений составляло от 5 до 10 минут и включало подъезд автомобиля к точке измерения и удаление автомобиля.

Проведенные измерения (величины виброускорений), обработка полученных результатов по методу конечных элементов позволили установить, что для рассмотренных условий вибрационное воздействие на откосы при решении задачи по нормальным напряжениям составило в среднем от 0,1 до 0,044 кг/см², по касательным – от 0,04 до 0,001 кг/см². Пики значений приходятся на верхнюю и нижнюю части откоса, что говорит о некоторой повышенной нагрузке в этих зонах. Перемещение частиц грунта составляет от 0,6 до 0,2 мм и в целом равномерно уменьшается по мере удаления от источника возбуждения (от покрытия автомобильной дороги).

Закключение. Результаты проведенных исследований позволяют сделать вывод о том, что местные деформации грунта на откосах насыпей обусловлены сочетанием ряда факторов: малой плотностью грунта в поверхностной зоне откоса, высоким увлажнением грунта в весенний период, наличием потока фильтрации талой (и дождевой – при выпадении дождей) воды в откосной части земляного по-

Таблица 3.

Плотность и влажность грунта откоса насыпи на 104 км автодороги «Дон» (средненные значения). Ориентация откоса — южная. 14.03.2004 г.

№ точки измерения	Глубина точки измерения, см	Плотность грунта, г/см ³	Влажность грунта, %
1	0	1,83	14,5
	-20	1,80	13,8
	-40	1,76	17,3
	-60	1,87	15,7
2	0	1,85	10,0
	-20	1,85	12,5
	-40	1,83	15,1
	-60	1,87	15,7
3	0	1,83	9,1
	-20	1,80	12,5
	-40	1,76	16,0
	-60	1,87	17,5
4	0	1,83	10,9
	-20	1,80	12,2
	-40	1,76	15,6
	-60	1,87	15,0
5	0	1,76	13,0
	-20	1,83	14,0
	-40	1,83	16,2
	-60	1,85	17,5

Примечание: Оптимальная плотность для данного песка — 1,89 г/см³, оптимальная влажность — 10,9%.

лотна. Нарушению состояния равновесия удерживающих и сдвигающих сил способствуют виброколебания, генерируемые в грунте земляного полотна проходящими по дороге автомобилями.

Из перечисленных факторов строителям автомобильных дорог поддается управлению только один — плотность (пористость) грунта откосных частей насыпей. Однако в настоящее время технология строительства насыпей такова, что грунт откосов не уплотняется. Технология уплотнения грунта откосных частей насыпей не разработана. Рекомендации по последующей срезке неуплотненного грунта откосов, имеющиеся в литературе, нельзя считать рациональными по многим причинам. Как следствие, отсутствуют и механизмы для выполнения работ по уплотнению грунта откосов (нельзя же считать маленький каток, прокатываемый по откосу, серьезным средством уплотнения).

Литература

1. Евдокимов В.И. Природа Ямала и автомобильные дороги: трудное взаимодействие. «Дороги России XXI века», № , 2005 г.
2. Купачкин Б., Радкевич А. Введение в новую механику грунта. «Дороги России XXI века», № 1, 2006 г.
3. Кондратьев В.Г. Цинхай. Тибетская железная дорога: новый опыт сооружения земляного полотна на вечной мерзлоте. «Транспортное строительство», № 4, 2005 г.
4. G. Grondin, A. Guimond, G. Dore Impact of permafrost thaw on airfield and road infrastructures in Nunavik — Quebec. «ROADS» (PIARC), № 332, 2006.
5. Иванов П.Л. Разжижение песчаных грунтов. М., ГЭИ, 1962 г.
6. Немчинов М.В., Меньшов А.С. Влияние вибрации от автомобильного транспорта на местную устойчивость откосов земляного полотна. «Наука и техника в дорожной отрасли», № 4, 2005 г.
7. Меньшов А.С. Обеспечение местной устойчивости откосов высоких насыпей автомобильных дорог из несвязных грунтов. Дис. на соиск. уч. степени канд. техн. наук. М., МАДИ (ГТУ), 2006 г.
8. Золотарь И.А., Пузаков Н.А., Сиденко В.М. Водно-те-

пловой режим земляного полотна и дорожных одежд. М., Транспорт, 1971 г.

9. СНиП 2.02.02-83. Основания зданий и сооружений. М., 1985 г.

10. Беляев Д.С., Юшков Б.С., Кычкин В.И., Рукавишников Н.Е. Разработка и апробация метода оценки технического состояния грунтов земляного полотна транспортных сооружений. «Дороги XXI века», № 3, 2005 г.

ОАО «Дорожный научно-исследовательский институт» (ОАО «СоюздорНИИ») объявляет прием в аспирантуру на 2007–2008 гг.

Подготовка аспирантов ведется по следующим специальностям:

05.23.11 «Проектирование и строительство дорог, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей»

08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством»

1. Теория управления экономическими системами

9. Экономика и управление качеством

15. Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами:

строительство

Формы обучения: очная — 3 года; заочная — 4 года.

Прием документов производится с 17.09.2007 г. по 30.09.2007 г.

Сдача экзаменов: с 01.10.2007 г. по 15.10. 2007 г.

Адрес: ОАО «СоюздорНИИ», г. Балашиха Московской области, ш. Энтузиастов, 79

Проезд: до станции метро «Партизанская»,

далее «Автолайн» № 74, автобусы 322, 444 до остановки «СоюздорНИИ».

Справки по телефону: (495) 521 22 74

Заведующая аспирантурой

Галина Ивановна Бычковская

(8 917) 599 03 05

Место встречи для Вас и Ваших партнёров по промышленности в 2008 году



Самая крупная международная выставка 2008 года в области строительного оборудования, продукции, услуг и новейших промышленных технологий

11-15 марта 2008 г.
Лас-Вегас, США

Проводится одновременно с:



www.conexpoconagg.com

Спонсор: Association of Equipment Manufacturers, National Fluid Power Association, National Iron, Steel, Pipe & Equipment Association, Associated General Contractors of America

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

О.Б. Гопин, Б.С. Марышев, к.т.н., ОАО «СоюздорНИИ»

Техника и технология строительства слоев асфальтобетонного покрытия

Технологии любого строительного процесса на сегодняшний день осуществимы только при наличии специализированного строительного оборудования и строительных материалов с требуемыми технологическими свойствами. При строительстве слоев асфальтобетонного покрытия используется целый комплекс дорожно-строительных машин, включающий помимо средств приготовления асфальтобетонных смесей асфальтоукладчики, катки, дорожные фрезы для выравнивания основания и обеспечения постоянства толщины слоев покрытия, автогудронаторы для подгрунтовки слоев покрытия с целью их прочного соединения и обеспечения совместной работы, нарезчики швов или обрезчики кромок для обеспечения плотного и прочного соединения укладываемого слоя в продольном и поперечном направлениях.

Однако, безусловно, главными машинами на строительстве слоев асфальтобетонного покрытия являются:

- асфальтоукладчики гусеничные и колесные, обеспечивающие ровность и постоянство толщины покрытия, а также поперечный уклон поверхности покрытия;
- катки, обеспечивающие уплотнение асфальтобетонной смеси в слое до требуемых величин и тем самым определяющие надежность (безотказность) и долговечность покрытия, в том числе вибрационные (тандем), комбинированные, пневмоколесные и статические.

Совершенствование технологии строительства слоев асфальтобетонного покрытия определяет именно совершенствование этих машин. Следует отметить, что основные тенденции развития и совершенствования дорожно-строительной техники в полной мере находят отражение в развитии как асфальтоукладчиков, так и катков для уплотнения асфальтобетонных смесей.

Эти основные тенденции развития и совершенствования включают:

- расширение типоразмерного ряда всех типов машин;
- повышение надежности и долговечности машин, а следовательно, повышение гарантийного срока, общего срока работы, а также включение систем диагностики исправности машин;
- повышение требований к безопасности труда, повышение экологичности (уменьшение выбросов) и эргономичности

Таблица 1

Ширина покрытия, м (техническая категория автодороги)	Требуемая производительность асфальтоукладчика или объем подачи смеси (т/час) при толщине укладываемого слоя 6/12 см и темпе укладки, п. м/смену					
	400	600	800	1000	1200	1400
7 (IV т.к.)	60/120	90/180	120/240	150/300	-	-
8 (III т.к.)	65/130	100/200	130/260	165/330	200/400	-
8,5 (II т.к.)	75/150	110/220	150/300	185/370	220/440	260/520
9,25 (I т.к.)	80/160	120/240	160/320	200/400	240/480	280/560
13 (I т.к.)	108/216	162/324	216/432	270/540	324/648	378/756

(уменьшение шумового и вибрационного воздействия на оператора и других рабочих) машин.

Кроме этих основных тенденций, в последние годы налицо и специфические тенденции совершенствования:

- у асфальтоукладчиков: применение раздвижных рабочих органов, упрощающих и убыстряющих настройку машины; совершенствование уплотняющих рабочих органов, обеспечивающих ускорение уплотнения смеси; оснащение асфальтоукладчиков совершенными автоматическими системами обеспечения толщины укладываемого слоя, поперечного уклона и ровности покрытия;
- у катков для уплотнения асфальтобетонных смесей: регулирование частоты и амплитуды вибрации у виброкатков; чередующееся воздействие на уплотняемую смесь статического и вибрационного рабочего органа у комбинированных катков; регулирование давления в шинах пневмокотков; начало применения приборов для контроля степени уплотнения асфальтобетонной смеси.

Все эти тенденции развития и совершенствования особенно ярко наблюдаются в машинах, предлагаемых их ведущими мировыми и отечественными производителями.

Ведущие производители асфальтоукладчиков: Vögele (Wirtgen Group), ABG (Jngersoll-Rand), Demag (Dynapac), Германия; Bitelli (Caterpillar), Marini (Fayat Group), Италия; Dynapac, Швеция; Caterpillar, Cedarapids (Terex), Roadtec (Astec), США; «Брянский Арсенал» (группа ГАЗ), Ирмаш, Россия.

Ведущие производители катков для уплотнения асфальтобетонных смесей: Bomag (Fayat Group), Hamm (Wirtgen Group), Vibromax (JCB), Ammann, ABG (Jngersoll-Rand), Германия; Dynapac, Швеция; Stavostroy (Ammann), Словакия; «Раскат» (НАМС), Россия.

Требуемая производительность асфальтоукладчика или объем подачи смеси для обеспечения заданного темпа укладки представлена в **таблице 1**.

Обобщенные технические параметры типоразмерного ряда гусеничных асфальтоукладчиков (без машин США) как основных машин, используемых на строительстве асфальтобетонных покрытий в РФ, приведены в **таблице 2**.

Обобщенные технические параметры вибрационных и комбинированных катков для уплотнения асфальтобетон-

Таблица 2

Типоразмер асфальтоукладчика	Технические параметры асфальтоукладчиков				
	Ширина укладки, м	Масса машины, т	Мощность двигателя, Вт	Вместимость бункера, т	Наибольшая производительность, т/час
3	1,1-3,0	4,0-5,4	27-43	4-6	80-150
4,5	1,7-4,5	8,0-9,6	44-50	7-8	200-300
6	2,0-6,0	12-14	68-78	8-10	350-400
8	2,5-8,0	16-18	96-129	11-12	450-600
9	2,5-9,0	17-20	103-140	11-13	500-700
10	2,5-10,0	19-22	130-160	13-14	600-800
13	2,5-13,0	23-27	170-182	14-15	800-1000



Рис. 1



Рис. 2

Рис. 1. Асфальтоукладчик ф. Bitelli/Caterpillar, типоразмер 6 м
Рис. 2. Асфальтоукладчик ОАО «Ирмаш», типоразмер 9 м
Рис. 3. Асфальтоукладчик ф. Voegel/Wirtgen Group, типоразмер 8 м
Рис. 4. Асфальтоукладчик ф. Caterpillar, типоразмер 9 м



Рис. 3



Рис. 4

ной смеси, применяемых в РФ, приведены в **таблице 3**.

Основная тенденция развития и совершенствования асфальтоукладчиков и катков – расширение типоразмерных рядов этих машин, что представляет широкие возможности выбора оптимального типоразмера укладчика и катков в зависимости от сменного темпа укладки (производительности АБЗ), а также ширины и толщины укладываемого слоя.

На основании сравнения производительности различных типоразмеров асфальтоукладчиков, определяемых максимальной шириной укладки в м и равных 3 м (узкозахватные), 4, 5 и 6 м (среднезахватные), 7, 8 и 9 (полнозахватные) и 10, 13 и 16 м (широкозахватные), их стоимости (первоначальные затраты) и стоимости их эксплуатации разработаны рекомендации по выбору типоразмера и количества асфальтоукладчиков для различных ширин укладываемого

Таблица 3

Технические параметры катков					
Вибрационных (тандем)			Комбинированных (комби)		
Масса катка, т	Мощность двигателя, кВт	Производительность, т/ч	Масса катка, т	Мощность двигателя, кВт	Производительность, т/ч
3(2,9-3,5)	29-33	24 h=4см 36 h=9см	3(2,8-3,0)	22,5-33,8	22 h=4см 30 h=9см
4(3,9-4,2)	34-39	38 h=4см 55 h=9см	4(3,8-4,0)	34-37	34 h=4см 50 h=9см
7(6,8-7,2)	58-60	85 h=6см 150 h=12см	7(6,9-7,2)	44-60	83 h=6см 140 h=12см
8(7,8-8,4)	60-72	100 h=6см 180 h=12см	8(7,5-7,9)	56-60	95 h=6см 170 h=12см
9(8,8-9,5)	60-82	115 h=6см 220 h=12см	9(8,8-9,2)	88-98	110 h=6см 210 h=12см
10(9,9-10,5)	82-98	130 h=6см 240 h=12см	10(9,7-10,0)	93-98	120 h=6см 230 h=12см
12(11,8-12,8)	93-108	150 h=6см 280 h=12см	-	-	-

Рис. 5



Рис. 5



Рис. 6

Рис. 5. Виброкатки тандем ОАО «Раскат/НАМС»

Рис. 6. Виброкаток ф. Bomag/Fayat Group, типоразмер 8 т

Рис. 7. Комбинированный каток ф. Hamm/Wirtgen Group и пневмокаток ф. Vibromax/JCB

слоя покрытия, приведенные в **таблице 4.**

Для работы с каждым асфальтоукладчиком комплектуется звено катков, включающее двухвалцевые вибрационные катки (тандем), комбинированные катки и пневмоколесные катки. При каждом участке укладки слоев покрытия, на которых занято от 1 до 3 асфальтоукладчиков, рекомендуется иметь от 1 до 2 статических катков для укатки кромки слоя как на покрытии с бордюром, так и без бордюра.

С учетом экономически оправданной (от минимальной до максимальной) выработки катков различного типа для работы с асфальтоукладчиками различных типоразмеров, с учетом стоимости катков и их эксплуатационных расходов рекомендуемые звенья катков приведены в **таблице 5.**

Главный фактор обеспечения ровности укладываемого слоя – обеспечение непрерывной (безостановочной) работы (движения) асфальтоукладчика и постоянство скорости движения. При этом необходимо, чтобы бункер асфальтоукладчика не должен быть полностью освобожден от асфальтобетонной смеси, а шнековая камера была постоянно и равномерно заполнена.

Для обеспечения этих требований в мире разработаны и применяются три основные технологии укладки слоев асфальтобетонного покрытия:

- «европейская» (в основном применяемая в России и странах СНГ) технология, включающая комплекс машин и технологические переделы смеси: «самосвал (выгрузка смеси в бункер асфальтоукладчика) – асфальтоукладчик (прием, подача, распределение и предварительное уплотнение смеси)»; эта технология применяется при подаче смеси – производительность АБЗ до 400–450 т/час, обеспечивает темп укладки до 0,6 км/смену на укладке нижнего слоя и до 1,2 км/смену на укладке верхнего слоя при ширине покрытия 8–9 м.

- «американская» технология (уже нередко применяемая в мире и еще редко в России), включающая комплекс машин и технологические переделы смеси: «самосвал» (выгрузка смеси в бункер перегружателя) – перегружатель (прием смеси в бункер-накопитель и равномерная выгрузка в бункер асфальтоукладчика) – асфальтоукладчик (прием смеси, подача, распределение и предварительное уплотнение смеси); эта технология применяется при подаче смеси – производительность АБЗ до 600–800 т/час, обеспечивает темп укладки до 2 км/смену на нижнем слое и до 4 км/смену на верхнем слое при ширине покрытия 8–9 м.

- «американская» технология (ф. Barber-Green, крайне редко применяемая в мире, кроме США и Канады), включающая комплекс машин и технологические переделы смеси: «асфальтовоз (выгрузка смеси на нижележащий слой и образование валика смеси) – подборщик (подбор и равномерная выгрузка смеси в бункер асфальтоукладчика) – асфальтоукладчик (прием, подача, распределение и очень небольшое уплотнение смеси); эта технология применяется при подаче смеси до 1800 т/час и обеспечивает темп укладки до 5 км/смену на нижнем слое и до 10 км/смену на верхнем слое при ширине покрытия 8–9 м.

Очевидно, что для асфальтоукладчиков, работающих по второй и третьей технологиям и имеющих минимальную рабочую скорость укладки 9 см/сек. и 21 см/сек., применение трамбующего бруса не только бесполезно, но даже наверняка приведет к нерегулируемому изменению продольного профиля поверхности слоя покрытия. Именно поэтому американские фирмы выпускают асфальтоукладчики без трамбующего бруса, а только с вибрационной или пассивной выглаживающей плитой. Эти укладчики особо чувствительны к изменению температуры и связанному с этим изменению сопротивлению смеси воздействию вы-

Таблица 4

Ширина покрытия, м (техническая категория дороги)	Подача смеси, т/час	Рекомендуемый типоразмер асфальтоукладчика и их количество
7 (IV т.к.)	75-200 260-400	A/y 4,5 м – 1 шт. A/y 8 м – 1 шт. или A/y 4,5 м – 2 шт.
8 (III т.к.)	75-200 200-400	A/y 4,5 м – 1 шт. A/y 8 м – 1 шт. или A/y 4,5 м – 2 шт.
8,5 (II т.к.)	75-200 200-400 св. 400	A/y 4,5 м – 1 шт. A/y 9 м – 1 шт. или A/y 4,5 м – 2 шт. A/y 9 м – 1 шт. или A/y 6 м – 2 шт.
9,25 (I т.к.)	120-350 350-600	A/y 6 м – 1 шт. A/y 10 м – 1 шт. или A/y 6 м – 2 шт.
13 (I т.к.)	160-450 450-600	A/y 8 м – 1 шт. A/y 13 м – 1 шт. или A/y 8 м – 2 шт.

Таблица 5

Типоразмер асфальтоукладчика, м	Подача смеси, т/час	Рекомендуемый типоразмер катка, тип и количество	Дополнительный каток и типоразмер
4,5 м	до 100 100-200	7 т (комби) – 1 шт. 7 т (тандем) – 1 шт. + 7 т (комби) – 1 шт.	-
6,0 м	до 200 200-300	7 т (тандем) – 1 шт. + 7 т (комби) – 1 шт. 7 т (тандем) – 2 шт. + 7 т (комби) – 1 шт.	Пневмокаток 14-16 т – 1 шт.
8,0 м	до 300 300-450	8 т (тандем) – 1 шт. + 8 т (комби) – 1 шт. 8 т (тандем) – 2 шт. + 8 т (комби) – 1 шт.	Пневмокаток 18-20 т – 1 шт.
9,0 м	до 300 300-500	9 т (тандем) – 1 шт. + 9 т (комби) – 1 шт. 9 т (тандем) – 2 шт. + 9 т (комби) – 1 шт.	Пневмокаток 18-20 т – 1 шт.
10,0 м	до 400 400-600	10 т (тандем) – 1 шт. + 10 т (комби) – 1 шт. 10 т (тандем) – 2 шт. + 10 т (комби) – 1 шт.	Пневмокаток 21-24 т – 1 шт.
13,0 м	до 500 500-800	10 т (тандем) – 2 шт. + 10 т (комби) – 1 шт. 10 т (тандем) – 3 шт. + 10 т (комби) – 2 шт.	Пневмокаток 27-28 т – 1 шт.

глаживающей плиты.

Первая технология применяется при одновременной работе одного, двух и трех асфальтоукладчиков. В России применяли укладку двумя укладчиками при ширине покрытия до 16 м и укладку тремя укладчиками при ширине 20,5–22,0 м.

Вторая технология используется при работе одного асфальтоукладчика и применялась в России при ширине покрытия до 16 м.

Третья технология применяется в основном при работе одного асфальтоукладчика и при ширине покрытия до 9 м, в России не опробована.

При работе нескольких асфальтоукладчиков (двух или трех) одновременно они располагаются в плане уступом с соблюдением оптимальной дистанции между ними в 10–15 м, но не более 30 м с целью обеспечения устройства «горячего» стыка между полосами укладки.

При работе одного асфальтоукладчика и ширине укладки до 7 м автоматическая система задания отметок должна работать от одной копирной струны и датчиков поперечного уклона, а при ширине укладки более 7 м – от двух копирных струн. При работе двумя и тремя асфальтоукладчиками одновременно автоматическая система крайних машин должна работать от копирных струн и одного из них от датчика поперечного уклона, а второго – от копирной лыжи для обеспечения стыковки укладываемых полос.

Особое внимание при строительстве слоев асфальтобетонного покрытия следует уделять начальным метрам покрытия, устройству поперечного примыкания слоев, а также устройству продольных примыканий слоев, устраиваемых по способу «холодный» стык (при работе одного асфальтоукладчика с шириной укладки равной половине или меньше ширины покрытия) и по способу «горячий» стык (при работе параллельно двух-трех асфальтоукладчиков).

Слои из горячих асфальтобетонных смесей следует устраивать в сухую погоду: весной и летом при температуре воздуха не ниже 5° С и осенью не ниже 10° С. Температура асфальтобетонной смеси, доставленной к месту укладки, регламентируется требованиями таблицы 8 ГОСТ 9128-97.

При непродолжительных перерывах в доставке смеси (до 20 мин.) смесь не должна полностью выработаться из бункера асфальтоукладчика, заполнение бункера должно составлять не менее 25% его объема.

При продолжительных перерывах необходимо полностью выработать смесь из бункера, шнековой камеры и под выглаживающей плитой, т.е. оформить как конец укладки.

Требования к выполнению начала укладки, рабочей

скорости, частоте и амплитуде трамбуемого бруса и виброплиты и концу работ должны быть отражены в регламенте на выполнение работ по укладке верхнего и нижнего слоя с учетом конкретных типов, типоразмеров и моделей асфальтоукладчика.

Уплотнение смеси ведут по одной из следующих схем:

- первая схема, в которой катки движутся за асфальтоукладчиком вразбежку и на каждом проходе смещаются от края к центру укладываемой полосы с перекрытием следов уплотнения на 20–30 см, применяется при большой ширине укладки (7 м и более) и при низких температурах воздуха (ниже плюс 20° С);
- вторая схема, в которой катки движутся один за другим (след в след) с разрывом 2–4 м и после выполнения 3–4 проходов смещаются одновременно от края к середине полосы с перекрытием следа уплотнения, применяется при малой ширине укладки (до 4,5 м). При ширине укладки от 5 до 7 м равноприменимы обе схемы. Начинать укатку следует при температуре смесей в соответствии с требованиями таблицы 14 СНиП 3.06.03-85. Заканчивать укатку смеси рекомендуется при температуре смеси не ниже 70° С.

Катки при укатке могут подходить к выглаживающей плите асфальтоукладчика не ближе 1–1,5 м.

Требования к началу уплотнения, рабочей скорости катков, частоте и амплитуде вибрации и концу работы должны быть отражены в регламенте на выполнение работ по укатке верхнего и нижнего слоя с учетом конкретных типов, типоразмеров и моделей катков.

«Холодный» продольный стык и горячие, но после ухода вперед виброкатков, края уложенной полосы на ширину 10–20 см (с упором в бордюрный камень и без него) следует уплотнить гладковальцевым статическим катком массой 10–12 т или (при его отсутствии) гладковальцевым вибрационным катком массой не менее 7 т без вибрации.

Во время уплотнения смеси все катки должны находиться в непрерывном и равномерном движении. Не следует останавливать катки на недоуплотненном и неостывшем слое и резко менять направление их движения. Переезд катков с одной полосы на другую и остановку следует производить на полностью уплотненном слое при обязательном выключении вибрации.

Важнейшим требованием при завершении работ по укатке слоя покрытия – это недопущение «переуплотнения». Для этого в последние годы катки оснащаются приборами контроля степени уплотнения. При отсутствии прибора контроля степени уплотнения работа вибрационных катков (тандем и комби) прекращается при отсутствии следов от



Рис. 8



Рис. 9



Рис. 10



Рис. 11



Рис. 12



Рис. 13



Рис. 14

- Рис. 8. Укладка верхнего слоя тремя асфальтоукладчиками уступом
- Рис. 9. Укатка тремя катками за асфальтоукладчиком: комби впереди, два тандема параллельно сзади
- Рис. 10. Укатка тремя катками совместно
- Рис. 11. Выравнивание нижнего слоя покрытий фрезой
- Рис. 12. Укладка покрытия с перегружателем Shuttle Buggy SB-2500B ф. Roadtec
- Рис. 13. Распределение смеси в валик
- Рис. 14. Укладка покрытия с подборщиком ф. Caterpillar

прохода вальцев по уплотняемому слою. Допускается только выполнить от 3 до 6 проходов пневмоколесного катка, устраняющего участки местного недоуплотнения смеси.

До начала работ по укладке слоя асфальтобетонного покрытия, для устранения выявленных на основании и нижнем слое неровностей следует профилировать нижний конструктивный слой дорожной фрезой с автоматической системой обеспечения ровности или уложить выравнивающий слой. Для обеспечения склеивания конструктивных слоев асфальтобетонного покрытия выполняют подработку не позднее, чем за 2 часа до укладки 50% битумной эмульсией на жидком битуме с нормой розлива 0,6–0,9 л/м² (под нижний слой) и 0,3–0,4 л/м² (под верхний слой).

Перед началом работы асфальтоукладчика проверяют или выполняют:

- установку шнека по высоте;
- установку поперечного уклона и угла атаки выравнивающей плиты;
- установку режимов работы: ход трамбующего бруса, частоту ударов бруса, частоту вибрации выравнивающей плиты.

Установку режимов работы автоматики: датчика отметок, датчика поперечного уклона; требования техники безопасности на месте производства работ.

В заключение следует еще раз отметить, что сегодня важнейшим документом, правильная разработка и тщательное выполнение которого определяет качество укладки и уплотнения асфальтобетонной смеси, является регламент на строительство слоев покрытия и асфальтобетонной смеси, учитывающий параметры и свойства не только техники, но и самой асфальтобетонной смеси.

Caterpillar для дорог новой России

Первые двухметровые холодные фрезы появились на рубеже середины 70-х годов XX столетия в Соединенных Штатах, где местные мастера освоили серийное производство незаменимой сегодня дорожной техники. Развитию направления способствовало и значительное повышение во второй половине прошлого века стоимости асфальта. Холодные фрезы стали незаменимы. Они не только срезают асфальтобетон на нужную глубину, а еще измельчают его в материал, используемый для повторного применения. Причем только фреза может удалить разрушенное покрытие и стабилизировать основания.

Когда в 2000 году компания Caterpillar приобрела итальянскую фирму Bitelli, известную холодными фрезами, для нее открылись новые перспективы в этом сегменте.

Именно итальянская фреза Bitelli SF 200RS класса 30 т выбрана Caterpillar как прототип для модернизации. На нее установили двигатель CAT C18 с турбонаддувом, воздушным охлаждением и технологией ACERT мощностью 429 кВт (583 л. с.). Это позволило сохранить постоянную частоту вращения двигателя (1900 об./мин) при любой глубине фрезерования – будь то 50 мм или 320 мм. Это и есть специфическая особенность агрегатной части фрезы CAT PM-200. Кроме этого, фреза CAT PM-200 оснащена системой нивелирования с датчиками контроля глубины и угла резания TOPCON. Система с предельной точностью определяет положение рабочих органов фрезы, через контроллер управляет исполнительными органами и точно поддерживает параметры, заданные оператором. Фреза CAT PM-200 снабжена специальной системой, позволяющей быстро заменить изношенные резцы. Эта операция выполняется оператором на месте производства работ обычным пневмоинструментом, входящим в стандартную комплектацию. Конструкция резцедержателя конической формы, за счет оригинального стопора, обеспечивает надежное крепление резца на роторе. Фреза CAT PM-200 массой 30 тонн с успехом применяется

при реконструкции автомагистралей и взлетно-посадочных полос как с асфальтобетонным, так и с бетонным покрытием. Несмотря на габариты, фреза CAT PM-200 позиционируется как компактная. Ее длина со сложенным транспортером составляет всего 11 м, что позволяет фрезе работать в условиях городских улиц. Максимальная высота выгрузки в 4,50 м позволяет использовать грузовики с высокими бортами, что существенно повышает общую производительность.

Дорожники ОАО «ДСК Автобан» – одной из крупнейших подрядных фирм России стали первыми владельцами новой модели холодной фрезы CAT PM-200. Мощная подрядная организация с репутацией, сложившейся еще со времен СССР, специализируется, прежде всего, на новом строительстве. С 90-х годов она выполняет уширение дорог своими фрезами малого захвата и крупного захвата, арендованными. Когда пришло время восстанавливать основание магистрали Москва – Нижний Новгород, фирма ДСК «Автобан» сразу же приобретает для этого фрезу CAT PM-200. После года активной эксплуатации фрезы CAT PM-200 специалисты ДСК «Автобан» дают о ней только положительные отзывы. Основные выгоды фрезы CAT PM-200 – качество, доступность, неприхотливость в обслуживании и возможность привлекать операторов с малым опытом. Бортовой компьютер с информационным табло упрощает работу оператора и делает управление фрезой PM-200 простым и удобным. Сейчас фреза CAT PM-200 состоит на гарантийном обслуживании, осуществляемом специалистами фирмы Zeppelin. Операционные расходы идут только на приобретение резцов. Специалисты ДСК «Автобан» установили, что «не фирменные» резцы стоят в два раза дешевле, а изнашиваются они в три раза быстрее. И хотя менять их на фрезу CAT PM-200 легко, экономия от применения оригинальных резцов очевидна.

Фреза CAT PM-200 достойно выдерживает суровый русский климат. Фрезеруя покрытие под Н. Новгородом при почти -10° С, фреза CAT PM-200 рассчитана на работу в теплое время года, показала высокую эффективность.



В июне на участке Московской кольцевой автомобильной дороги между Новорижским и Рублевским шоссе компаниями ДСК «Автобан» и Zeppelin произведены проверки фрезы CAT PM-200. По отзывам оператора компании ДСК «Автобан» Виктора Голубева, фреза CAT PM-200 по удобству в управлении и производительности далеко впереди ближайших конкурентов. Специалисты ДСК «Автобан» вполне довольны приобретением фрезы CAT PM-200 и планируют пополнить парк новыми моделями Caterpillar.

Дорожная отрасль России сегодня находится в начале «большого капремонта». На уровне руководства Росавтодора признано, что практически все дороги, построенные в 60–70-е годы, требуют серьезной реконструкции, которая включает и работы по стабилизации оснований. Здесь мощные холодные фрезы компании Caterpillar просто незаменимы. И как заявляют представители Минтранса РФ, перед дорожной отраслью России стоят масштабные задачи по обновлению многих дорог, построенных в эпоху СССР. А Caterpillar всегда готов для дорог новой России поставить высокопроизводительную технику.

CATERPILLAR

ООО «Катерпиллар СНГ»,
113035, Москва,
ул. Садовническая, 82
Тел.: (495) 755 6811
Факс: (495) 785 5689
www.cat.ru

Познакомьтесь с новыми асфальтоукладчиками MARINI

Фирма MARINI S.p.A. основана в Италии в 1899 году. Сегодня MARINI (МАРИНИ) – крупнейший производитель дорожно-строительной техники. Продукция МАРИНИ пользуется популярностью у дорожников Европы и всего мира. Кроме асфальтобетонных заводов, дорожных фрез и катков дорожники все чаще приобретают асфальтоукладчики МАРИНИ. Выбор дорожников обосновывается тем, что практически все модели асфальтоукладчиков МАРИНИ оснащены особо мощными двигателями. Так, мощность двигателя асфальтоукладчика MF331 – 61 л. с., асфальтоукладчика MF571 – 160 л. с., асфальтоукладчика MF691 – 190 л. с. Массивные выглаживающие плиты асфальтоукладчиков МАРИНИ обеспечивают отличное предварительное уплотнение укладываемых слоев дорожной одежды и обеспечивают высокое качество работ. Асфальтоукладчик MF331 модели HE оснащается выглаживающей плитой, а модель HD – виброплитой и тампером. Это обеспечивает высокое качество предварительного уплотнения, что особенно важно при укладке асфальтобетонных смесей, приготовленных с применением модифицированных битумов. На асфальтоукладчиках MF571 и MF691 устанавливаются выглаживающие виброплиты и тамперы, что так же обеспечивает максимальное предварительное уплотнение уложенных слоев.

Управление всеми асфальтоукладчиками МАРИНИ осуществляется с помощью электромеханических переключателей с интуитивно понятным интерфейсом.

Их программирование производится с помощью простой и удобной клавиатуры. Система контроля асфальтоукладчиков – электромеханическая. Она проста в управлении и выполняется с помощью реле-переключателей. Кроме того, на асфальтоукладчиках МАРИНИ устанавливаются системы автоматического нивелирования.

Места операторов у всех асфальтоукладчиков МАРИНИ оборудованы эргономичными креслами Side View. Их особенность состоит в том, что они смещаются как влево, так и вправо, вы-

двигаясь при этом до 60 см за габариты асфальтоукладчика. Это не только гарантирует отличный обзор зоны производства работ, а еще и обеспечивает комфортные условия труда для оператора.

Сегодня для российских дорожников все более актуальны вопросы защиты окружающей среды. И поэтому специалисты фирмы МАРИНИ при разработке новых моделей асфальтоукладчиков учитывают самые последние экологические требования. Они уже разработали и внедрили в производство выглаживающие плиты с электроподогревом.

Асфальтоукладчики МАРИНИ MF571 и MF691 поставляются в Россию оборудованными выглаживающими плитами с обогревом газом или электроподогревом.

Кроме того, все асфальтоукладчики МАРИНИ укомплектованы двигателями DEUTZ последнего поколения, отвечающими нормам Tier III, – соответствующих новым стандартам содержания вредных веществ в отработанных газах.

Все асфальтоукладчики МАРИНИ оборудуются комплектом приспособлений для очистки рабочих поверхностей экологически чистыми жидкостями, для хранения которых предусмотрена специальная емкость. В конце рабочей смены оператор с помощью штатного насоса и



разбрызгивателя легко очищает асфальтоукладчик от остатков смеси. А то, что продукция фирмы MARINI S.p.A соответствует международному сертификату ISO 9001, предоставляет российским дорожникам дополнительные гарантии надежности и высокого качества асфальтоукладчиков МАРИНИ.

Компания ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» – официальный дилер фирмы MARINI S.p.A – поставляет практически весь модельный ряд асфальтоукладчиков для российских дорожников. Разобраться во всем многообразии предлагаемых решений, подобрать необходимую вам комплектацию, помочь с монтажом и обучить персонал всегда помогут специалисты Компании ЗАО «Коррус-Тех, Инк.», филиалы которой обслуживают дорожников во всех регионах России.

Андрей Прохоров, директор направления ДСТ ЗАО «Коррус-Тех, Инк.»



Как устранить «пробки» на госгранице?

Ежегодно в конце мая российские международные перевозчики – члены Ассоциации международных автомобильных перевозчиков собираются в Москве, чтобы проанализировать результаты работы ассоциации за минувший год, наметить планы на будущее. К этому событию была приурочена и традиционная, 15-я по счету международная выставка-конференция АСМАП.



Участников и гостей выставки-конференции приветствует Юрий Сухин

Выступивший на ее открытии президент АСМАП Юрий Сухин подчеркнул, что создание конкурентоспособной экономики страны требует консолидации усилий бизнеса и власти. Важнейшая роль в этом принадлежит саморегулируемым организациям – профессиональным объединениям, способным не только донести проблемы отрасли до высших эшелонов власти, но и стать ключевым элементом управления отдельными отраслями экономики. АСМАП на практике реализует сформулированный Президентом России Владимиром Путиным в Послании Федеральному собранию принцип: «Необходимо постепенно передавать негосударственному сектору функции, которые государство не должно или не способно эффективно выполнять».

Ныне ассоциация представляет собой авторитетную и влиятельную профессиональную организацию, объединяющую 1539 членов. Ее услугами пользуются более трех тысяч предприятий и организаций. Министерство транспорта РФ делегировало ассоциации полномочия по выдаче разрешений на перевозку грузов в международном сообщении. Начиная с 2005 года АСМАП реализует программу «Повышение конкурентоспособности российских международных автоперевозчиков», рассчитанную на период до 2009 года.

Нынешняя выставка-конференция АСМАП, отметил далее Юрий Сухин, проводится в целях эффективного взаимодействия представителей транспортных компаний с фирмами-партнерами и представителями местных органов государственной власти. И это естественно, ведь осуществление региональной политики АСМАП является одним из важнейших факторов успешной деятельности ассоциации по созданию благоприятных условий для работы

российских международных автоперевозчиков, защиты их законных прав и интересов на региональном и федеральном уровне.

Юрий Сухин обратил особое внимание на то, что в 2006 году при содействии АСМАП Министерству транспорта России удалось добиться получения дополнительного количества иностранных разрешений по наиболее востребованным для российских перевозчиков направлениям, включая такие страны, как Венгрия, Италия, Словения, Литва, Латвия, Польша, Украина, Монголия, Финляндия, Швеция и Китай. По сравнению с 2005 годом прирост общего контингента иностранных разрешений для российских перевозчиков составил порядка 82 тысяч, что, по экспертным оценкам, позволило обеспечить получение дополнительного фрахта в объеме порядка 250 млн евро. Весьма важно и то, что по просьбе АСМАП Федеральной таможенной службой было издано указание об освобождении иностранных перевозчиков от уплаты при въезде порожних автомашин на территории Российской Федерации. Благодаря этому удалось избежать дополнительных расходов российских перевозчиков, так как при продолжении взимания этой пошлины рядом зарубежных стран планировалось введение ответных мер в отношении российского автотранспорта. Причем, сбор при въезде российских транспортных средств на территорию, например, Финляндии, предполагалось установить в размере 50 евро.

В связи с неудовлетворительным состоянием пропуска автотранспортных средств через государственную границу России сотрудниками администрации АСМАП в течение последних двух лет был осуществлен комплекс мероприятий, сконцентрированных в проекте «Совершенствование и развитие пограничной дорожной инфраструктуры на подъездах к автомобильным пунктам пропуска». Для реализации этого проекта был проведен мониторинг простоев автотранспортных средств при прохождении госграницы РФ, выявлены проблемные автомобильные пункты пропуска и пункты предварительного уведомления.

На состоявшейся конференции заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Министерства транспорта РФ Александр Шерстнев подробно рассказал о состоянии и перспективах развития международных автомобильных перевозок в Российской Федерации.

«В настоящее время, – сказал он, – укрепление торгово-экономических связей России с иностранными партнерами оказывает существенное влияние на развитие международного автомобильного транспорта. В связи с этим в течение

последнего времени наблюдается устойчивый рост перевозок внешнеторговых грузов Российской Федерации автомобильным транспортом». Александр Шерстнев привел статистические данные по итогам 2006 года. Так, объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом в международном сообщении, составил около 36,5 млн тонн, что на 8,6% превышает аналогичный показатель 2005 года. При этом стоимость перевезенных грузов превысила 53 млрд долларов США, что составляет 25,4% от внешнеторгового оборота России. В структуре объема перевозок внешнеторговых грузов преобладает импорт, его доля составляет более 60%. Вместе с тем за прошлый год перевозки в экспортном направлении возросли на 12,5%, а в импортном – всего лишь на 2,3%. Российскими перевозчиками в минувшем году перевезено более 14,6 млн тонн грузов, что на 9,7% больше, чем в 2005 году. При этом их доля в общем объеме международных автоперевозок выросла на 0,4 пункта и составила 40%. В 2006 году распределение доли участия перевозчиков, работающих в двустороннем сообщении, и перевозчиков третьих стран составило соответственно 48% и 12%. В этой связи заместитель директора департамента Минтранса РФ отметил, что доля перевозчиков третьих стран в прошлом году сократилась на 0,5% по сравнению с 2005 годом.

Как и в прошлые годы, наиболее активными участниками на российском рынке международных транспортных услуг являются перевозчики Белоруссии, Польши, Украины и стран Прибалтики. Продолжает сохраняться дисбаланс при перевозках грузов двусторонней торговли со странами СНГ, Прибалтики и Турцией в пользу перевозчиков этих государств. По ряду направлений – Германия, Венгрия, Испания, Бельгия, Нидерланды, Румыния, Франция, Чехия, Швейцария и Иран – доминирующее положение занимают перевозчики третьих стран. И не случайно Минтрансом России совместно с АСМАП реализуются меры, направленные на регулирование участия перевозчиков иностранных государств в осуществлении перевозок грузов в/из третьих стран. За прошлый год на 5,1% (с 61 500 до 58 500) сокращено общее количество разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран, переданных белорусской стороне, и на 12,5% (с 45 000 до 40 000) – польской стороне.

Безусловно, увеличение доли российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок в первую очередь зависит от повышения конкурентоспособности национальных транспортных операторов, т.е. от снижения транспортной составляющей в конечной стоимости перевозимых товаров. При этом административные меры, такие как снижение квоты российских разрешений для иностранных перевозчиков, носят второстепенный характер. Наиболее сложной проблемой в решении этой задачи, по мнению Александра Шерстнева, является **создание благоприятных условий для обновления парка транспортных средств перевозчиков.**

На конец 2006 года количество автомобилей, имеющих допуск на осуществление грузовых международных перевозок, составило 50,9 тысячи единиц, в том числе около 24 тысяч, принадлежащих членам АСМАП. По сравнению с предыдущим годом в 2006 году парк грузовых автомобилей увеличился на 3,7 тысячи единиц.

Во многом постепенному обновлению парка подвижного состава российских перевозчиков способствует принятое



Вице-президент АСМАП Евгений Судаков и заместитель директора департамента Минтранса Александр Шерстнев

Правительством Российской Федерации постановление № 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок». В соответствии с этим постановлением российскими перевозчиками за прошлый год ввезено около 2000 транспортных средств, что превышает показатель 2005 года почти в два раза.

Следует отметить, что это постановление позволяет российским перевозчикам проводить постепенное обновление парка подвижного состава с учетом действующих в Европе экологических стандартов. Так, по итогам прошлого года, количество транспортных средств, соответствующих требованиям Евро-0, сократилось по сравнению с 2005 годом на 3,4%, Евро-1 – на 2,9%, Евро-2 – на 3,4% и составило 9,7% (Евро-0), 10,6% (Евро-1) и 41,2% (Евро-2) соответственно в общем количестве транспортных средств. При этом за тот же период количество автомобилей, соответствующих требованиям Евро-3, увеличилось на 2,9% и достигло 31,7%. Доля транспортных средств, соответствующих требованиям Евро-4, составила 6,8%.

Заместитель директора департамента Минтранса акцентировал внимание участников конференции и на другой важной проблеме при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов – **простои автомобилей на автомобильных пунктах пропуска**, расположенных на государственной границе Российской Федерации. По его словам, значительный рост объемов перевозок грузов в автомобильном сообщении между Россией и зарубежными странами выявил недостатки существующей инфраструктуры пунктов пропуска и организации работы контролирующих органов на границе РФ, прежде всего со странами Европейского Союза. В настоящее время непроизводительные простои, в том числе при пересечении границы, составляют порядка 30–40% от общего срока доставки груза. Среднегодовые пробеги российских автомобилей в 2–2,5 раза ниже, чем в странах Западной Европы. Фактическое время проведения контрольных операций при оформлении грузов и автомобилей кратно превышает нормативное. В среднем контроль груженых автомобилей осуществляется в течение 2–4 часов, а оформление отдельных автомобилей достигает нескольких дней. Такое положение привело к значительным простоям автомобилей в 2006 году при въезде в режимную зону пунктов пропуска. Потери только

российских перевозчиков по основным 14 пунктам пропуска составили в 2006 году свыше 110 млн долларов США, против 50 млн долларов США в 2005 году, т.е. возросли более чем в 2 раза.

В течение всего последнего времени вопрос сверхнормативного простоя транспортных средств в автомобильных пунктах пропуска находился на особом контроле Минтранса России, сказал Александр Шерстнев. Среди основных причин сверхнормативного простоя транспортных средств при проведении контрольных операций он назвал недостаточно развитую инфраструктуру пунктов пропуска, их низкую техническую оснащенность, неудовлетворительное состояние подъездных путей к пунктам пропуска и несовершенство таможенного оформления. В подтверждение тому заместитель директора департамента Минтранса привел несколько конкретных примеров: на автомобильном пункте пропуска «Торфяновка» отмечается недостаточная вместимость площадок для отстоя задержанных автотранспортных средств, отсутствует возможность организации «зеленого» коридора, автомобильный пункт пропуска «Убылинка» не имеет достаточной мощности, ощущается недостаток численности сотрудников таможенной службы. Несмотря на решение межведомственной рабочей группы, в августе 2005 года на автомобильном пункте пропуска «Бурочки» отсутствовала интегрированная автоматизированная информационная система контроля автотранспортных средств, обеспечивающая однократный ввод информации о лицах, товарах и транспортных средствах, перемещаемых через государственную границу.

Есть и чисто дорожные проблемы. Так, дорога от пункта пропуска «Торфяновка» до границы (всего 1772 м) имеет двухполосное движение и не позволяет распределить потоки автомобилей (порожние, автобусы и т.д.). При подъезде к автомобильному пункту пропуска «Брусничное» существующая дорога от пункта пропуска до кольцевой дороги вокруг г. Выборга находится в неудовлетворительном состоянии и носит технологический характер, проходя вдоль Сайменского канала. Территориальная автодорога (3 категории) от пункта пропуска «Светлогорск» находится в неудовлетворительном состоянии и не соответствует современным требованиям осуществления международных перевозок. Ситуация с простоями на автомобильном пункте пропуска «Ивангород» усугубляется аварийным состоянием моста через реку Нарва. На мосту имеются частичные разрушения и просадки железобетонных конструкций, что требует капитального ремонта. Причем – в срочном порядке.

Пропускная способность пункта пропуска «Бурочки» не соответствует имеющемуся потоку грузовых автомобилей. Через автомобильный пункт пропуска «Лудонка» не осуществляется пропуск грузовых автомобилей, что значительно увеличивает грузопоток на пункте пропуска «Бурочки». Из-за отсутствия подъездных путей сдерживается ввод в действие нового пункта пропуска «Чернышевское».

«Действенным решением проблем очередей в автомобильных пунктах пропуска может стать сокращение времени оформления транзита, т.е. изменение технологии проведения таможенных процедур в автомобильных пунктах пропуска», – подчеркнул Александр Шерстнев.

Как известно, основной формой таможенного контроля в автомобильных пунктах пропуска является таможенный

досмотр. В настоящее время необходимость проведения таможенного досмотра в автомобильных пунктах пропуска устанавливается созданной таможенными органами системой анализа и управления рисками, сведения о которых носят закрытый характер.

В целом оценить эффективность созданной таможенными органами системы в части назначения и результатов таможенного досмотра не представляется возможным, т.к. в открытом доступе отсутствует информация об эффективности назначаемых таможенных досмотров. При этом часто эффективность таможенных досмотров является достаточно низкой. Так, в пункте пропуска «Убылинка» в ноябре 2006 года было назначено и проведено 560 таможенных досмотров транспортных средств (примерно 7% от всего количества транспортных средств, въезжавших в Российскую Федерацию через автомобильный пункт пропуска «Убылинка» в ноябре 2006 года), по результатам которых было заведено всего 16 дел о нарушении таможенных правил по части 3 статьи 16.1 КоАП России. Таким образом, результативность таможенных досмотров составила 2,9%.

«Безусловно, за таможенными органами остается право проведения таможенных досмотров непосредственно в пунктах пропуска, – сказал Александр Шерстнев. – Но основаниями для их проведения, по мнению Минтранса России, должны быть явные признаки нарушения таможенного законодательства или имеющаяся конкретная информация о совершаемом правонарушении. Значительное влияние на конкурентоспособность международных автомобильных перевозчиков оказывают платные услуги складов временного хранения, услуги за составление электронных копий транзитных деклараций, услуги за сопровождение товаров и транспортных средств. Минтранс России понимает всю серьезность проблем, связанных с таможенным оформлением в России и пытается их решить совместно с ФТС России». Он отметил, что в настоящее время Минтранс России подготовил и внес в Правительство РФ предложения о проработке совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами вопросов организации специализированных автомобильных пунктов пропуска и перераспределении на них потоков специализированных автотранспортных средств, требующих углубленного досмотра, оснащению автомобильных пунктов пропуска современными досмотровыми комплексами, расширению стоянок для временно задержанных автотранспортных средств, созданию современной дорожной инфраструктуры на подъездах к автомобильным пунктам пропуска и возможности разделения потоков легкового, грузового транспорта и автобусов.

Кроме того, в настоящее время Минтрансом России совместно с заинтересованными ведомствами проводится организационная работа по введению на территории Российской Федерации международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств.

В соответствии с приказом Минтранса России от 23.10.2006 г. № 127 предусмотрены меры по реализации соглашения о введении международного сертификата взвешивания, в том числе в 2007 году будет расширен перечень уполномоченных станций взвешивания и обеспечена выдача Ространснадзором международных сертификатов взвешивания.

Введение этого сертификата также позволит сократить

время прохождения транспортных средств через пограничные пункты пропуска.

Одна из основных причин значительного увеличения времени простоев автомобилей в прошлом году — это введение белорусской стороной в 2006 году практически сплошного таможенного сопровождения транспортных средств, следующих транзитом через Республику Беларусь. По словам Александра Шерстнева, Министерство транспорта России неоднократно обращалось к белорусской стороне с предложением об отмене ряда искусственных таможенных барьеров, установленных вразрез с международной практикой в области автомобильных перевозок и договорными отношениями. Заместитель директора Департамента проинформировал, что в Республике Беларусь в 2006 году вступили в силу нормативные акты, которые дали широкие полномочия белорусским таможенным органам совместно с подразделениями Департамента охраны МВД Белоруссии предвзятно оценивать необходимость применения процедуры таможенного сопровождения к автомобильным транспортным средствам, следующим по территории Белоруссии. Так, на основании Декрета Президента Республики Беларусь от 9 сентября 2005 года № 11 «О совершенствовании государственного регулирования производства, оборота и рекламы алкогольной, непившевой спиртосодержащей продукции и непившевого этилового спирта» принято постановление Совета министров Республики Беларусь от 2 ноября 2005 года № 1217, в соответствии с которым по положению о госрегулировании 260 наименований товаров, относящихся к спиртосодержащей продукции, попали под обязательное конвоирование. Кроме того, с 14 июня 2006 года ГТК Белоруссии ввел конвоирование российской спиртосодержащей и табачной продукции, следующей через Белоруссию в Калининградскую область. В целях реализации Указа Президента Республики Беларусь от 20 марта 2006 года № 168 «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь», постановлением ГТК Белоруссии от 14 апреля 2006 года № 28 введена в действие новая редакция инструкции об особенностях таможенного контроля товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, ряд положений которой противоречит статье 23 конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и позволяет за малейшую неточность в документах или незначительные претензии к внешнему виду транспортных средств и грузу ставить транспорт в конвой.

«К концу минувшего года ситуация стала критической из-за массового необоснованного применения белорусской стороной указанных процедур, приносящих миллионные убытки российским перевозчикам, — отметил Александр Шерстнев. — В результате предпринятых Минтрансом России мер по ограничению выделения Минтранскому Белоруссии российских разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран белорусская сторона предприняла определенные шаги по урегулированию ситуации, в том числе:

- с марта 2007 года снято таможенное сопровождение в отношении автотранспортных средств, следующих транзитом через Белоруссию в/из Калининградской области в другие регионы Российской Федерации;
- принято постановление Совета министров Республики Беларусь № 381 от 27 марта 2007 года «об утверждении перечня товаров с указанием товарной номенклатуры

внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь, относящихся к непившевой спиртосодержащей продукции и непившему этилового спирту, к которым применяется обязательное сопровождение». Перечень товаров, к которым применяется обязательное таможенное сопровождение, сокращен до 20 позиций и в настоящее время Минтранс России проводит анализ данного документа на предмет оценки номенклатуры и объемов перевозок товаров, которые подпадают под его действие.

Наряду с этим готовится обращение в компетентные органы Белоруссии об устранении остающихся барьеров, установленных белорусской стороной в одностороннем порядке и существенно снижающих конкурентоспособность российских автомобильных перевозчиков».

Одним из существенных барьеров, влияющих на конкурентоспособность российских международных автомобильных перевозчиков, является **положение дел с оформлением и использованием виз российскими водителями, выполняющими международные автомобильные перевозки.**

Трудности с оформлением и использованием виз снижают производительность труда водителей и эффективность использования автопарка, увеличивают затраты на подготовку и отправку документов, часто требуют дополнительного командирования водителей к месту оформления виз.

«Учитывая негативное влияние проблемы получения и использования виз российскими водителями-международниками на возможность реализации ими права на труд, Минтранс совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства добились рассмотрения указанной проблемы в рамках Международной организации труда, — сказал далее Александр Шерстнев. — Благодаря скоординированной позиции работодателей и профсоюзов, а также активным выступлениям представителей Минтранса России, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков и профсоюза, несмотря на противоположную позицию правительств стран ЕС и ряда стран Латинской Америки, удалось добиться признания проблемы виз для водителей в рамках МОТ, что нашло отражение в итоговом документе заседания Международной организации труда».

Далее Александр Шерстнев отметил положительные итоги прошлого года в вопросе упрощения оформления виз для российских водителей. С декабря 2006 года установлен упрощенный порядок получения виз для российских водителей в консульстве Итальянской Республики. Количество документов, требуемых итальянской стороной для оформления визы водителю, снижено с 13 до 5. Важнейшим итогом 2006 года стало подписание 25 мая 2006 года между Европейским сообществом и Российской Федерацией Соглашения об упрощении выдачи виз гражданам Европейского союза и Российской Федерации, предусматривающего выдачу многократных виз сроком до 5 лет для экипажей автотранспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

Заместитель директора Департамента Минтранса РФ не обошел вниманием и существующие **проблемы налогообложения в сфере в международных автомобильных перевозок.**

«В 2006 году Минтрансом России совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков



осуществлялась работа по следующим основным направлениям совершенствования налогообложения, — сказал он. — Удалось добиться внесения поправок в Трудовой кодекс РФ с принятием Федерального закона от 30 июня 2006 года № 90-ФЗ, в результате чего законодательно предусмотрены командировочные расходы для перевозчиков. Были приняты поправки в федеральный закон, которыми упрощен с 1 января 2006 года порядок применения нулевой ставки по налогу на добавленную стоимость международными перевозчиками. В соответствии с принятыми поправками транспортные компании, осуществляющие доставку грузов в международном сообщении, освобождены от предоставления в налоговые органы грузовой таможенной декларации, а также от применения таможенных режимов. Экономия средств автоперевозчиков в связи с решением этого вопроса составила около 17 млн долл. США в год. Вместе с тем, ввиду неправомерного применения налоговыми органами положений статьи 167 Налогового кодекса Российской Федерации в отношении момента определения налоговой базы по налогу на добавленную стоимость, международные перевозчики по-прежнему вынуждены отстаивать свое право на применение ставки 0 процентов, предусмотренное налоговым законодательством».

В целях создания благоприятных условий работы и гармонизации национального транспортного законодательства с международными требованиями Минтрансом России проводится работа по внесению изменений в нормативные правовые акты России, регулирующие международные автомобильные перевозки, по подготовке и подписанию новых межправительственных соглашений.

В начале 2007 года подписано новое Соглашение о международном автомобильном сообщении с Бельгией. 17 апреля 2007 года подписан приказ Минтранса России № 44 «Об утверждении порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов». В настоящее время приказ находится на государственной регистрации в Минюсте России. Утвержденный порядок значительно облегчает и упрощает процедуру выдачи специальных разрешений на перевозки таких грузов. При этом какая-либо плата за оформление взиматься не будет, а выдачу разрешений будут осуществлять территориальные управления Ространснадзора.

23 ноября 2006 года в Минске было подписано соглаше-

ние о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ. В настоящее время совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков проводится подготовка нормативных правовых актов, направленных на реализацию этого соглашения.

19 апреля 2007 года в Белграде подписан меморандум о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. Целью меморандума являются скоординированные действия государств — участников ЧЭС по развитию и строительству современной автомагистрали вокруг Черного моря, которая обеспечит пропуск грузовых автотранспортных средств в соответствии с европейскими техническими нормами.

24 июня 2007 года Российская Федерация присоединится к меморандуму о взаимопонимании по вопросу облегчения автомобильных грузовых перевозок в регионе стран Черноморского экономического сотрудничества. Этот документ позволит принять конкретные меры по облегчению автомобильных перевозок грузов российскими перевозчиками в этих странах.

На вопросах транспортного контроля на территории Российской Федерации подробно остановился руководитель **Управления государственного автодорожного надзора Минтранса РФ, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Николай Лямов.**

— В минувшем году в ходе проведенных проверок, — сказал он, — выявлено свыше 260 тыс. транспортных средств, по которым зафиксировано более 200 тыс. различных нарушений правил и условий осуществления международных перевозок. Общее количество нарушений увеличилось на 4,1%, а количество транспортных средств, на которых выявлены нарушения, возросло на 26,6%.

Руководитель управления государственного автодорожного надзора обратил внимание на тот факт, что за истекший период 2007 года заметно увеличилось количество нарушений со стороны российских автоперевозчиков по сравнению с аналогичным периодом 2006 года. «Это, безусловно, потребовало от нас серьезно задуматься о том, как изменить стиль работы, выявить существующие «узкие» места в нашей деятельности, — отметил Николай Лямов. — В частности, мы провели анализ работы наших автомобильных пунктов пропуска и тех нарушений, которые допускаются российскими перевозчиками. К сожалению, приходится констатировать, что каждое третье автопредприятие, участвующее в международных перевозках, имеет систему нарушений. Другими словами, одни и те же нарушения повторяются в течение одного месяца». Вывод очевиден: руководитель, директор предприятия должен нести полную ответственность за работу своего водителя на всем маршруте следования, в том числе при переходе госграницы. Так что с текущего года была введена практика регулярной проверки предприятий, водители которых допускают систематические нарушения, а их руководители не осуществляют должного контроля. И уже есть, по словам Николая Лямова, результаты. Так, по линии транспортного контроля аннулированы удостоверения пропуска у 4 перевозчиков, приостановлен пропуск у 16, вынесены предостережения 129, 117 выданы предписания о выявленных

Обсуждение наблевших проблем продолжалось на выставочной площадке



нарушениях в ходе внеплановых проверок. Кроме того, на 10 перевозчиков материалы переданы в суд за невыполнение в срок выданных предписаний. «Легкой жизни, спокойствия у тех, кто систематически допускает нарушения при пересечении автомобильных пунктов пропуска не будет», — пообещал Николай Лямов.

В то же время он признал, что «дожимать» перевозчиков с помощью административных мер воздействия органы надзора не намерены. «Это предупредительные меры, — заверил Николай Лямов. — Основной акцент будет сделан на профилактическую работу. Мы уже встречались с перевозчиками Центрального федерального округа и нашли взаимопонимание. На очереди такая же встреча в Нижнем Новгороде. Такой откровенный диалог позволяет выявить «узкие» места, совместно с АСМАП влиять на нерадивого перевозчика, в том числе и через отраслевую прессу».

Далее Николай Лямов проинформировал о введении с 1 июля новой системы транспортного контроля, которая, по его словам, является более совершенной и позволяет в оперативном порядке получать необходимую информацию в режиме реального времени.

И все же главная задача — обеспечение приоритетных конкурентоспособных условий для российского перевозчика, увеличения его доли на рынке международных перевозок. С этой целью был проведен анализ наиболее загруженных автомобильных пунктов пропуска, и в настоящее время выработывается система мер по улучшению условий прохождения через них автотранспорта. «Недавно совместно с руководством Ассоциации выезжали на погранпереходы «Красное» и «Рудня», — сказал Николай Лямов. — По итогам этой поездки было принято решение об упрощении

схемы перехода через границу — в «Красном» будет происходить проверка только тахографов. Что же касается погранперехода «Рудня», то здесь ситуация несколько сложнее, так как есть проблемы с белорусской стороной».

По словам Николая Лямова, с нашей стороны будет ужесточен контроль за иностранными перевозчиками. «Мы знаем о тех нарушениях, которые ими допускаются, и уже готовится система мер по их недопущению», — отметил он.

Заместитель руководителя Консульского отдела Министерства иностранных дел РФ Андрей Подельишев детально проинформировал участников конференции о тонкостях визового обеспечения российских международных автомобильных перевозчиков. Он отметил, что 1 июня вступает в силу подписанное в мае прошлого года в Сочи соглашение между Российской Федерацией и Европейским Сообществом об упрощении выдачи виз гражданам Российской Федерации и Европейского союза. Для россиян это означает, что с указанной даты их поездки в страны Европы будут значительно облегчены. «В процессе работы над соглашением мы с европейскими партнерами «стремились заложить в него нормы, направленные на развитие и расширение контактов как рядовых граждан, так и официальных представителей государств, рассматривая такие контакты в качестве важного условия устойчивого развития экономических, гуманитарных, культурных, научных и иных связей...», что и получило отражение в преамбуле документа», — сказал он. Соглашением, прежде всего, предусматривается упрощение процедуры и порядка выдачи однократных виз сроком действия до 3 месяцев, а также многократных виз для определенных категорий граждан.

В частности, документ закрепляет упрощенный порядок

оформления виз членам официальных делегаций; предпринимателям и представителям коммерческих организаций; водителям, осуществляющим международные пассажирские и грузовые перевозки, а также членам рефрижераторных и поездных бригад, журналистам и др. Многократные визы будут оформляться на срок от одного года до пяти лет. При этом претендовать на получение годовой «многократки» могут те граждане, которым в течение предыдущего года хотя бы единожды выдавалась и была использована виза для посещения соответствующего государства. «За многократной визой более длительного срока имеет смысл обращаться при условии, что заявитель в течение предшествующего 2-летнего периода использовал годовую многократную визу», — пояснил Андрей Подъельшев. Он также обратил внимание на то, что это соглашение распространяется не на все страны Евросоюза, уточнив, что с Великобританией, Ирландией и Данией Россия проводит переговоры с целью подготовки отдельных двусторонних соглашений по визовым вопросам. Причем если с датчанами эта работа уже вышла на финишную прямую, то с англичанами и ирландцами она только началась. Готовятся к подписанию также соглашения об упрощении визовых процедур с Норвегией и Исландией, которые не являются членами Евросоюза, но входят в шенгенское пространство.

В чем конкретно заключаются визовые упрощения? По словам Андрея Подъельшева, визы упомянутым категориям граждан выдаются по прямым письменным обращениям принимающих, а в отдельных случаях и направляющих организаций, без предъявления предусмотренных законодательствами сторон приглашений. Российским же водителям, осуществляющим международные пассажирские и грузовые перевозки, а также членам рефрижераторных и поездных бригад визы будут оформляться по обращениям направляющей их национальной ассоциации перевозчиков (АСМАП) или ОАО «РЖД».

Далее Андрей Подъельшев проинформировал, что соглашением зафиксированы размеры визовых сборов: 35 евро — при оформлении визы в период от 4 до 10 дней и 70 евро — в случае обращения менее чем за 72 часа до предполагаемой даты отъезда.

Что же касается перехода к полноформатному безвизовому режиму поездок, то, по мнению представителя российского МИДа, в будущем он возможен. Во всяком случае, в ходе состоявшегося 23–24 апреля с.г. в Москве заседания Постоянного совета партнерства Россия — ЕС по вопросам свободы, безопасности и правосудия стороны договорились начать предметный диалог по изучению условий для взаимных безвизовых поездок между Россией и ЕС.

Вопросам таможенного оформления и таможенного контроля международных автомобильных перевозок посвятил свое выступление **заместитель начальника отдела контроля за транзитом товаров Главного управления организации таможенного контроля федеральной таможенной службы России Константин Сяськов**. «Надо признать, что мы по-разному оцениваем актуальность существующих вопросов таможенного оформления и контроля, — сказал он. — Если у автоперевозчиков главной целью является как можно быстрее, с минимальными задержками обеспечить доставку грузов в пункт назначения, то у нас задачи четко определены Таможенным кодексом РФ и нормативными документами российского

правительства. Оказывая содействие развитию внешней торговли, в первую очередь мы должны обеспечить эффективный и действенный таможенный контроль».

Константин Сяськов согласился, что «узким» местом являются автомобильные пункты пропуска на государственной границе, где скапливаются большие автотранспортные очереди. Существующая ситуация, безусловно, сдерживает развитие внешней торговли и международных грузоперевозок, в частности. «Для нашей страны это направление внешнеэкономической деятельности имеет особое значение. Достаточно сказать, что в минувшем году было оформлено более 1,5 млн транзитных деклараций на перевозки автомобильным транспортом», — сказал он.

По мнению Константина Сяськова, безусловно, есть возможность для совершенствования таможенных технологий. В то же время ситуация такова, что у таможенников основу составляет ручной труд. «Даже сократив количество проставляемых отметок на документах, мы выиграем всего 2–3 минуты, — подчеркнул он. — Так что радикально это не снимет остроту проблемы. Решить ее можно только в комплексе — развивая инфраструктуру, совершенствуя технологию работы всех контролирующих органов».

Что можно сделать в этом отношении в таможенной службе? По словам Константина Сяськова, в настоящее время упор делается на автоматизацию оформления и контроля, что позволяет в значительной мере сократить время вынужденных простоев в автомобильных пунктах пропуска. «С другой стороны, — отметил он, — мы хотим получить поддержку и со стороны самих автоперевозчиков — предоставление предварительной информации (желательно в электронном виде) о вывозимых грузах. Это позволит, хотя бы частично, осуществлять таможенный контроль до прибытия товаров в автоматизированном режиме».

В последнее время все чаще в адрес нашей службы поступают предложения перенести таможенный контроль груза в глубь страны. Однако, по мнению Константина Сяськова, такой шаг вряд ли оправдан, «так как ввозимые в Россию грузы заменяются на более дешевые товары, а то и просто «теряются».

Конечно, и такие случаи известны. Однако подобная позиция представителя ФТС по меньшей мере вызывает удивление. На состоявшейся в апреле этого года весной совместной коллегии Министерства транспорта РФ и Федеральной таможенной службы обсуждался и этот вопрос. «Необходимо сделать так, чтобы таможенные процедуры, конечно же не в ущерб качеству контроля, были максимально упрощены, — заявил участвовавший в работе коллегии первый вице-премьер Правительства России Сергей Иванов». По его мнению, их вполне можно осуществлять не на пунктах пропуска, как сейчас, а в крупных логистических центрах. А чтобы грузы не «пропадали» по дороге, на каждую фуру можно устанавливать маяк, привязанный к ГЛОНАСС, что позволит отслеживать движение автомобиля на всем маршруте следования. Так что вряд ли можно согласиться с категоричным мнением представителя ФТС России, что у пограничных пунктов пропуска нет альтернативы. Ведь если решения, принятые на совместном заседании коллегий, будут выполняться, то это, без сомнения, снимет напряженную ситуацию в пунктах пропуска на границе нашей страны.

Алексей Никитушкин

Транспортный диалог

Представительство Международного автотранспортного союза (IRU) в регионе СНГ совместно с Посольством Федеративной Республики Германии в Российской Федерации и Министерством транспорта РФ провели «круглый стол» по проблемам развития автотранспортных перевозок между Россией и Евросоюзом. Такие, ставшие уже традиционными, встречи представителей российских ассоциаций и союзов автоперевозчиков, бизнес-сообщества, проводятся в дипломатических миссиях каждой из стран, которая в данный момент председательствует в Евросоюзе.

Открывая заседание «круглого стола», полномочный министр, начальник Департамента экономики и науки Посольства Германии в России Эккехард Брозе подчеркнул, что экономические связи наших двух государств успешно развиваются и имеют хорошие шансы на будущее. Это относится не только к традиционной форме сотрудничества — торговле, но и к другим формам хозяйственного взаимодействия, в частности, автомобильному транспорту.

Выступивший директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Министерства транспорта РФ Олег Старовойтов отметил, что Европейский союз является крупнейшим торговым и экономическим партнером России. На долю ЕС приходится более 40% внешнеторгового оборота нашей страны, причем динамика роста характеризуется темпами, опережающими аналогичные показатели большинства торговых партнеров России.

Происходящие в последние годы серьезные структурные изменения в транспортном секторе России и Западной Европы, интенсивные интеграционные процессы и быстрый рост международной торговли — все это диктует опережающие темпы развития транспортной отрасли. Этот процесс, однако, сопровождается накоплением нерешенных проблем и требует более четкого развития этого сектора экономики.

В целях достижения большей эффективности в развитии транспорта в Евросоюзе, Российской Федерации был создан Транспортный диалог Россия—ЕС, который, согласно основным принципам, должен способствовать гармонизации и взаимному дополнению стратегий развития транспортной инфраструктуры России и Евросоюза, усилить взаимопонимание по вопросам действующего и разрабатываемого законодательства. «Транспортный диалог охватывает все наше отраслевое взаимодействие с Европейским союзом, — сказал Олег Старовойтов, — и главное, предоставляет возможность говорить именно с теми людьми и структурами, которые на самом деле определяют политику ЕС в том или ином транспортном вопросе».

Сотрудничество в рамках Транспортного диалога осуществляется посредством работы пяти Рабочих групп, а именно:

- по транспортной стратегии, инфраструктуре и государственно-частному партнерству;
- по безопасности на транспорте;
- по воздушному транспорту;
- по морскому, речному и внутреннему водному транспорту;
- по автомобильному и железнодорожному транспорту.



Директор Департамента Минтранса Олег Старовойтов и полномочный министр Посольства ФРГ в России Эккехард Брозе

Директор Департамента Минтранса с удовлетворением отметил, что Транспортный диалог, стартовавший около двух лет назад, превратился в площадку взаимодействия, позволяющую рассматривать как текущие вопросы транспортного сообщения, так и стратегические проблемы, представляющие взаимный интерес. Говоря о предварительной оценке сделанного, Олег Старовойтов констатировал, что «мы смогли от общих рассуждений о необходимости вести диалог перейти к рассмотрению конкретных вопросов. Эффективность нашего взаимодействия, несомненно, повысится в случае активного участия в поступательном развитии Транспортного диалога не только представителей Минтранса России, других федеральных органов исполнительной власти и Комиссии Европейских сообществ, но и представителей бизнес-сообщества, заинтересованных в рассматриваемых вопросах».

По словам Олега Старовойтова, в ведении Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Минтранса России находится деятельность Рабочей группы по автомобильному и железнодорожному транспорту.

Перевозки дорогостоящих грузов сориентированы преимущественно на автомобильный транспорт, как более надежный по сохранности грузов и обеспечивающий более сжатые сроки доставки товаров. Например, при благоприятно складывающейся ситуации на границе и использовании

одного водителя средний срок доставки грузов составляет примерно 2–2,5 суток от окончания погрузки транспортного средства в Финляндии до его прибытия в Москву для прохождения таможенного оформления. Анализ ситуации последних лет на рынке международных автоперевозок грузов показывает, что, несмотря на значительный рост расходов перевозчиков (увеличение стоимости топлива, приобретение нового подвижного состава и др.), уровень ставок за перевозку на российско-финляндском направлении практически не менялся в 2000–2005 годах, что объясняется высоким уровнем конкуренции на этом направлении.

Далее Олег Старовойтов обратил внимание на значительное увеличение в последние годы товарооборота между Россией и странами Западной Европы. Так, объем экспортно-импортных перевозок автомобильным транспортом на российском рынке транспортных услуг ежегодно возрастает на 10–12%. При этом рост импортных перевозок за последние два года составил 22%. Объем автомобильных перевозок между Россией и странами ЕС в 2006 году составил 21,5 млн тонн и по сравнению с 2005 годом увеличился почти на 10%. Значительно возросли объемы перевозок автомобилевозами. Так, за 2006 год через автомобильный пункт пропуска «Торфяновка» количество выполненных рейсов этими автомобилями выросло в 1,7 раза. Наиболее приоритетными маршрутами при импортных перевозках грузов являются перевозки из портов Финляндии, стран Балтии и транзитом через Республику Беларусь.

Используя возможности, предоставленные Транспортным диалогом Россия–ЕС, Министерство транспорта РФ активно участвует в укреплении транспортных и инфраструктурных связей. «Принципы Транспортного диалога Россия–ЕС рассчитаны на объединение усилий и координацию действий России и Евросоюза, в целях обеспечения эффективного функционирования транспортных систем, и их превращения в надежно работающую, экономичную, безопасную, ориентированную на интересы граждан, бизнеса и общества в целом систему», – подчеркнул в заключение Олег Старовойтов.

Советник Представительства Комиссии ЕС в России Торстон Веллерт сообщил, что группа по транспортной логистике, созданная в рамках диалога, констатировала наличие «узких мест» на границе Россия – Финляндия, Россия – Эстония и Россия – Латвия, где в многокилометровых очередях стоят порой сотни фур. Главная проблема заключается в недостаточной инфраструктуре. В то же время немаловажную роль в образовании пробок играет и кадровая проблема в сочетании с плохим менеджментом. По мнению экспертов, синхронизация работы международных автомобильных пунктов пропуска с обеих сторон, внедрение единого стандартного пакета документов, предъявляемых при пересечении границы и совмещение электронных баз данных значительно улучшили бы ситуацию на погранпереходах.

По мнению **председателя комитета по транспорту и таможене Ассоциации европейского бизнеса в России Дмитрия Чельцова**, «существующие проблемы, в первую очередь, волнуют представителей бизнес-сообщества. Но они должны в той же мере, если не больше, волновать и государственные органы, поскольку вклад в развитие транспортной инфраструктуры, по большому счету, является вкладом во всю экономику страны».

На сегодня существуют три основные проблемы, требующие своего решения. Во-первых, необходимо достигнуть взаимопонимания и соглашения о путях реализации программ на национальном и международном уровне по вопросам возрождения Великого шелкового пути, который может стать серьезной альтернативой существующим маршрутам транспортировки грузов из Азии в Европу, поскольку вопросы сокращения транзитного времени, себестоимости перевозок, обеспечения безопасности являются сегодня основными для бизнеса.

Во-вторых, это развитие дорожной инфраструктуры, улучшение дорожного полотна. И, в-третьих, серьезную озабоченность вызывает сложившаяся ситуация на приграничных автомобильных пунктах пропуска. Здесь крайне необходимо увеличить пропускную способность проезжей части, а также совершенствовать саму процедуру прохождения пунктов пропуска, что невозможно сделать без современного технического оснащения и кадрового пополнения соответствующих организаций.

«Германия является одним из важнейших партнеров России в области международных автомобильных перевозок грузов, прочно занимая 2–3 место», – заявил **вице-президент Ассоциации международных автомобильных перевозок Евгений Судаков**. По его словам, в последние годы происходит поступательный рост в этой сфере: с 2001 по 2006 год объем перевозок возрос на 272 тыс. тонн и составил в минувшем году 2,2 млн тонн. Таким образом, ежегодный прирост перевозок грузов между нашими странами составляет более 8%.

«Положительным является не только сам факт увеличения в целом грузооборота между Россией и Германией, но и то, что год от года растут объемы перевозок, которые осуществляются как российскими, так и немецкими автотранспортниками, – подчеркнул вице-президент АСМАП. – Если в 2005 году, к примеру, на водителей Германии приходилось 25 тыс. тонн взаимного грузооборота, то в 2006 году уже 42 тыс. тонн. Другими словами, годовой прирост составил 1,7 раза. Это не может нас не радовать, ведь в сфере двусторонних автотранспортных перевозок существует паритет. Кроме того, российскими автоперевозчиками в полной мере используется транзитный потенциал Германии в таких важных для нас направлениях, как Франция, Испания, Португалия, Швейцария. А это ежегодно порядка 30–35 тыс. рейсов.

Вместе с тем увеличение объемов, повышение интенсивности грузоперевозок еще больше усугубляют существующие проблемы на автомобильных маршрутах продвижения грузов. «В частности, существующий порядок оформления виз очень бюрократизирован, – посоветовал Евгений Судаков. – И все же нам удалось договориться с консульством Германии в Москве по упрощению документооборота. Но до идеала еще далеко. Недавно аналогичная встреча у нас состоялась в Посольстве Швеции. Путь оформления документов, получения виз здесь в пять раз короче, нежели у их немецких коллег. Водители-международники в силу своей профессиональной специфики по несколько раз в год пересекают государственную границу и с определенной периодичностью вынуждены получать визы. А потому было бы вполне логично, чтобы для них действовала более упрощенная процедура получения въездных разрешений. Решив эту проблему, мы уберем один из главных барьеров на пути международных автоперевозок».

Алексей Никитушкин

Славный путь

В июле 2007 года исполняется 50 лет заместителю директора дорожного агентства «Архангельскавтодор» Евгению Александровичу Лобанову!

Евгений Александрович – кадровый дорожник Архангельской области. Судьба связала его с отраслью сразу же после окончания института. Будучи инженером изыскательского отряда, он объездил почти весь Архангельский регион, исследуя направления будущих дорог. А сколько еще нехоженных троп прошли его неутомимые ноги. Уже тогда Евгений Александрович понял, что для достижения значительных результатов в любом деле необходимо проявить как свои лучшие качества: волю к победе, целеустремленность, самоотверженность, так и умение организовать коллектив и воодушевить его на достижение командных результатов.

Твердый характер, разносторонние интересы и прогрессивное мышление позволили ему быстро продвигаться по служебной лестнице, означая путь дорожника немалыми успехами. Работая в Архангельскавтодоре, Евгений Лобанов занимается активным внедрением инновационных технологий и налаживает международные связи, что не раз отмечается всевозможными наградами как областной администрации, так и Министерства транспорта Российской Федерации. Большая заслуга Евгения Александровича – создание Центра передачи технологий, работа которого даже отмечена грамотой федеральной дорожной службы Департамента транспорта США. Не имея такого производственного опыта и коллег-единомышленников, с которыми Евгений Александрович всегда делит все радости и невзгоды, сложно рассчитывать на столь значительные результаты.

Сегодня Евгений Александрович отвечает за ремонт и капитальное строительство, инновационную и между-



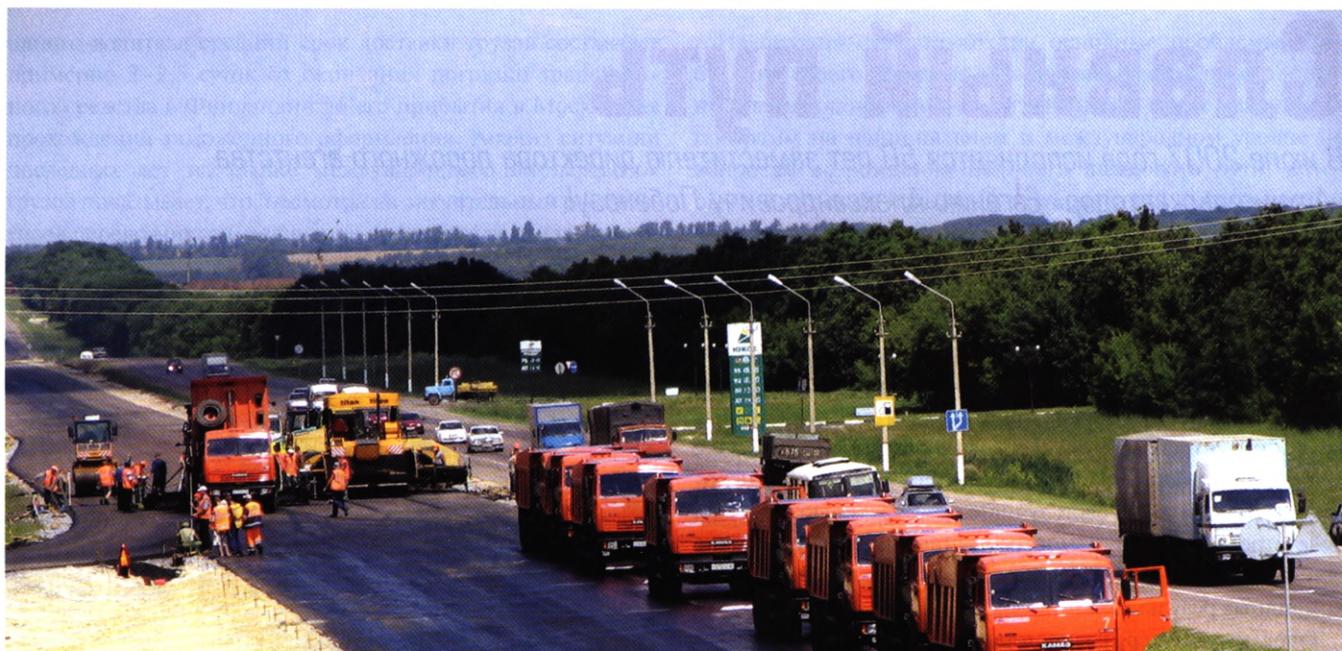
народную деятельность, проведение конкурсных торгов, а также за работу технического отдела Архангельскавтодора. Во всех новых делах и задумках он опирается на опыт и знания коллег-дорожников.

А коллеги готовы прийти ему на помощь, так как знают, что секрет успехов и неиссякаемой жизненной энергии Евгения Александровича в его самоотверженном увлечении туризмом. Еще в 90-м году он участвовал в длительном и крайне опасном походе на Памир. Триста пятьдесят километров тяжелого пути прошли по горным тропам и бурным рекам с порогами, водопадами и температурой воды ниже четырех градусов.

Ныне в свои 50 лет, отмечаемые 11 июля, Евгений Александрович не расстанется с любимыми туристическими увлечениями. На личном примере он доказывает коллегам, что целеустремленность в работе и бодрость духа, родившиеся из увлечения туризмом, – это не только его крепкое здоровье, но и гарантия для высоких успехов всего коллектива Архангельскавтодора.

Работники ОГУ «Дорожное агентство «Архангельскавтодор» и журналистский коллектив «Автомобильных дорог» сердечно поздравляют Евгения Александровича Лобанова с юбилеем и желают ему новых творческих свершений, чудесных открытий и верных друзей. Все мы просто уверены в том, что источник его энергии неиссякаем. Славный путь кадрового дорожника продолжается. Впереди у Евгения Александровича много новых нехоженных троп и много восхождений к новым вершинам!





Нам не стыдно за свои дороги!

Дорожник по призванию

29 июля генеральный директор ООО «УС-2 Интердорстрой» Сергей Владимирович Сиринько отмечает свой полувековой юбилей.

Сергей Владимирович — уроженец города Часов-Яр Артемовского района Донецкой области. После окончания в 1979 году факультета «Автомобильные дороги» Харьковского автомобильно-дорожного института в трудовую биографию дипломированного инженера-строителя была вписана первая строка — его назначают мастером в СУ-934 треста «Тюмендорстрой» в городе Надым. И с того времени целых два десятилетия С.В. Сиринько отдает строительству дорог на Крайнем Севере. Стране нужен был газ, и в тундру в те годы шла лучшая, преимущественно импортная техника. А к работам в объединении ОАО «СУ-934 «Надымдорстрой» были привлечены 22 тысячи человек! Не секрет, что людей привлекала и романтика этих суровых мест, и высокий заработок. А продукты иной раз привоз-

или не то что вертолетом, но и подводной лодкой. Сергей Владимирович и сам бы не поверил, если бы не был тому свидетелем.

В 1982 году молодого специалиста переводят в СУ-934 «Надымдорстрой». Здесь Сергей Владимирович проходит бесценную практическую школу для каждого руководителя — он работает прорабом, старшим прорабом, старшим производителем работ, главным инженером, а затем и начальником управления. С 1992 года в течение семи лет С.В. Сиринько возглавляет АО «Надымдорстрой». Но, как только главные дороги к месторождениям и вдоль газопроводов были построены, мощное объединение стало в общем-то «лишним». Грянувшие рыночные реформы неминуемо привели бы к разворовыванию и бесславному исчезновению

даже столь крупного дорожно-строительного предприятия, если бы не инициативность и упорство таких людей, как С.В. Сиринько. Именно благодаря его усилиям удалось сохранить костяк коллектива, его лучшие традиции.

В 1999 году перспективного руководителя приглашают в Москву на должность главного инженера ООО «Интердорстрой». А уже в июне того же года, после того, как было образовано ООО «УС-2 Интердорстрой», Сергея Владимировича назначают его генеральным директором. На этом ответственном посту он продолжает работать и в настоящее время, отдавая все силы делу всей своей жизни – строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог и дорожных сооружений.

Надо сказать, что изначально ООО «УС-2 Интердорстрой» замышлялась как подрядная организация, предназначенная исключительно для контроля качества дорожных работ. Однако и руководству, и коллективу подобная перспектива выполнять лишь надзорные функции явно не устраивала. В результате, на месте обычной лаборатории было организовано новое дорожно-строительное предприятие. На раскачку времени не было. Для того чтобы укомплектовать штат специалистами механизаторских профессий, многих пригласили из Надыма, а также организовали учебу для молодежи, причем провели тщательный отбор претендентов. Ведь далеко не каждому дано быть хорошим бульдозеристом, будь он хоть трижды классным трактористом: нужно природное чувство горизонтали, глазомер. Это такая же редкость, как спортивный талант...

У «руля» «УС-2 Интердорстрой» сегодня стоят в основ-

ном «северяне», последовавшие вслед за своим руководителем из Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов. К дорожникам и потянулась богучарская молодежь, у которой была своя серьезная мотивация – стабильная зарплата «плюс» льготы для сотрудников и их детей, например, бесплатные путевки в здравницы.

И вот уже в апреле 1999 года ООО «УС-2 Интердорстрой» выигрывает первые торги на реконструкцию 120 километров магистрали «Дон» на участке Богучар – Миллерово. Пятилетний контракт на это строительство и определил основное место дислокации предприятия – город Богучар Воронежской области, где и была развернута производственная база и административно-бытовой комплекс. Успешно завершив первую «донскую пятилетку», предприятие заслужило хорошие отзывы заказчика и право продолжить строительство трассы.

Необходимо отметить, что особая гордость генерального директора – 100-квартирный жилой дом в г. Богучар, почти половину которого заселили дорожники, прибывшие из других регионов, прежде всего Крайнего Севера. В свое время железобетонная коробка этого здания считалась одним из главных городских недостроев. И только благодаря «УС-2 Интердорстрою» здесь наконец отпраздновали новоселье. Кстати, для небольшого города стремительное развитие дорожно-строительной организации стало мощным социальным фактором. Сегодня каждый третий трудоспособный богучарец работает на магистрали «Дон». Так что не будет преувеличением назвать современный Богучар городом дорожников.



Что же касается дорожных дел, то результаты труда возглавляемого С.В. Сиринько коллектива говорят сами за себя. Достаточно сказать, что за период с 1999 по 2007 гг. построено и сдано в постоянную эксплуатацию с оценкой «отлично» более 40 км автомобильной магистрали «Дон», 435 п. м мостов и путепроводов, 460 п. м водопропускных труб.

По итогам работы за 2004 год организация под руководством Сергея Владимировича Сиринько стала победителем конкурса на лучшую подрядную организацию по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений и награждена Дипломом I степени.

В 2005 году организация выиграла подрядные торги и выполняла работы по капитальному ремонту автомобильной дороги «Волга» (М-7) Москва – Нижний Новгород км 279+500 – км 294+000. ООО «УС-2 Интердорстрой» выполнила весь комплекс СМР по устройству земляного полотна, дорожной одежды и искусственных сооружений.

В 2006 году ООО «УС-2 Интердорстрой» выполнило комплекс работ по устройству земляного полотна, дорожной одежды, водоотводных и дренажных сооружений на участке М-4 «Дон» км 724+423 – км 740+607. Сдан в эксплуатацию участок км 730+025 – км 738+507 (5 и 6 пусковые комплексы). И вполне заслуженно по итогам конкурса «Дороги России 2006» в номинации «Лучшая подрядная организация» ООО «УС-2 Интердорстрой» награждена Дипломом III степени.

Во время рабочей поездки весной этого года по трассе М-4 «Дон» министр транспорта РФ Игорь Левитин детально ознакомился с ходом ремонта, реконструкции и планом модернизации на всем протяжении этой автомагистрали. В частности, он высоко оценил работу дорожных организаций, в том числе и коллектива ООО «УС-2 Интердорстрой». Однако многое еще предстоит сделать.

В связи со значительным увеличением объема перевозок грузов через черноморские порты, ежегодным ростом числа отдыхающих на курортах Краснодарского края и развитием экономики региона, значение М-4 «Дон» возрастает с каждым годом: 3,5 млн автомашин в год проходит по автодороге. Уже в ближайшее время поток транспорта может увеличиться практически вдвое. При этом техническое состояние автомагистрали уже сегодня не отвечает возросшим требованиям пропускной способности, организации безопасности дорожного движения, состоянию придорожной структуры. А потому возглавленное С.В. Сиринько предприятие готово к выполнению новых ответственных задач.

Понятно, что это было бы невозможно без созданной по инициативе генерального директора своей собственной мощной производственной базы. Сегодня в арсенале УС-2 пять экскаваторов «Хитачи» и «Камацу», шесть бульдозеров, четыре грунтовок, три автогрейdera со следящей системой, два профилировщика ДС-108г, один планировщик УДС-114, два асфальтоукладчика «Титан» с 12 катками в комплекте. В селе Верхний Мамон построены асфальтобетонные заводы немецкой фирмы «Амман-Глобал» и «Беннхофен», нашедшие повсеместное применение в Европе из-за своей бесшумности, экологической безопасности и высокой производительности – 160 тонн асфальтобетона в час. За сутки 11 тягачей могут доставить каждый из них в

любую точку европейской части России.

Дорожно-строительная лаборатория, с которой началось предприятие, переросла в две лаборатории, оснащенных полным комплектом высокотехнологического отечественного и зарубежного оборудования. В целях сохранения ведущих позиций среди предприятий дорожного хозяйства и с учетом требований заказчика на предприятии внедрена система менеджмента качества на базе требований ГОСТ Р ИСО 9001-2001. Полученный соответствующий сертификат подтверждает, что работы выполняются по международным стандартам качества. А это высшая степень соответствия, которая дает право работать на дорогах любой категории, в том числе и за рубежом. В состав управления входят три участка, специализированные по видам работ, способные любой объект построить под ключ.

Кстати, не забывает руководитель мощной дорожной организации и о благоустройстве своего города. К примеру, в минувшем году силами ООО «УС-2 Интердорстрой» в сжатые сроки и с высоким качеством был осуществлен ремонт асфальтобетонного покрытия на улице Дзержинского, а в этом году – на площади Ленина.

Сегодня коллектив ООО «УС-2 Интердорстрой», насчитывающий без малого 300 человек, уверенно смотрит в завтрашний день. И хотя, участвуя в очередных торгах, каждый раз приходится соперничать со все более мощными дорожно-строительными компаниями из Санкт-Петербурга, Москвы, Краснодара, умение эффективно и качественно работать, а также наличие местной базы (что дает возможность строить с меньшими затратами) дают дорожникам из Богучар безусловное преимущество. Последний пример: со своими партнерами управление выиграло торги на строительство 40-километрового участка – от 700 до 740 километра, который предстоит сдать в эксплуатацию к 2010 году.

Все, кому доводилось работать с Сергеем Владимировичем, едины во мнении – это руководитель, обладающий большим опытом работы и практическими знаниями, прекрасно знающий специфику и все нюансы дорожного дела. В то же время, глубокие знания в области теории и методов управления позволяют оперативно находить всесторонне взвешенные решения самых сложных вопросов, касающихся жизнедеятельности возглавляемого им коллектива. Хороший организатор, Сергей Владимирович умеет мобилизовать людей, которые, со своей стороны, ценят своего руководителя за доброжелательное, корректное отношение к подчиненным. И вполне естественно, что жители города избрали Сергея Владимировича депутатом Совета народных депутатов Богучарского муниципального района Воронежской области. Надо сказать, что С.В. Сиринько служит ярким и наглядным примером и для своих детей: сын и дочь пошли по стопам отца – получив высшее образование, они также работают в дорожно-строительной отрасли.

За свой труд Сергей Владимирович награжден орденом «Почета за заслуги перед государством», медалью «За трудовую доблесть», знаками «Почетный транспортный строитель» и «Почетный дорожник России».

Сердечно поздравляем Сергея Владимировича Сиринько с 50-летним юбилеем! Желаем новых впечатляющих успехов и неутомимой энергии в деле строительства автомагистралей, крепкого здоровья, огромного человеческого счастья.

Коллектив ООО «УС-2 Интердорстрой».

Его путеводная звезда

Заместителю начальника автомобильной магистрали Москва – Архангельск Юрию Адольфовичу Мельхеру исполняется 50 лет!

В юности Юрий любил проводить время в степи. И днем и ночью она манила его своими просторами. Однажды, увидев, как на небе зажглась первая звезда, он понял – это она – его путеводная звезда. Уже тогда, глядя на путеводную звезду, Юрий решил – буду строить дороги. Путь людей к самой дальней звезде начинается с первого шага. И лучше эти шаги пройти по хорошей дороге.

Сразу же после службы в армии Юрий Мельхер поступил в Вологодский политехнический институт, который успешно окончил в 1983 году, получив специальность инженер-строитель автомобильных дорог. Долгое время он работал в Череповецком дорожном ремонтно-строительном управлении сначала дорожным мастером, а спустя 5 лет – главным инженером. Иногда было трудно. И тогда он, как в юности, находил на небе свою путеводную звезду. В результате, самые сложные задачи находили оптимальные решения, и жизнь опять поворачивалась к нему своей светлой стороной.

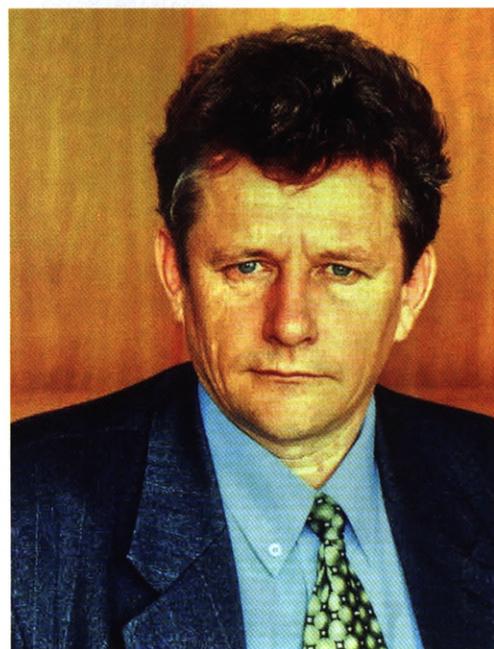
В 1996 году Юрий Мельхер продолжает трудовую деятельность в Территориальном дорожном комитете администрации Вологодской области. Работая в должности инженера ГУ «Дортехнадзор», он осуществляет технический надзор за содержанием всех областных автодорог, проходящих по территории Череповецкого района Вологодской области.

С 2000 года Юрий Адольфович Мельхер работает в должности заместителя начальника Управления автомобильной магистрали Москва – Архангельск. Руководство ценит грамотного специалиста и опытного управленца Юрия Адольфовича Мельхера за высокий уровень профессиональной компетенции, инициативность, умение оперативно решать производственные вопросы, принимать эффективные управленческие решения. Эти качества позволяют ему успешно решать все вопросы по содержанию федеральных автомобильных дорог, находящихся в

ведении Упрдор «Холмогоры». Ю.А. Мельхер внес большой личный вклад в обеспечение своевременного и качественного выполнения работ по содержанию федеральных автомобильных дорог Москва – Архангельск и Вологда – Новая Ладога.

Сегодня Юрий Адольфович отвечает за работу отделов эксплуатации и сохранности автодорог, качества работ, правового обеспечения, землепользования и федерального имущества, а также оперативно-производственного отдела по Архангельской области. Кроме того, при заключении государственных контрактов на дорожные работы он уделяет большое внимание выполнению обязанностей председателя котировочной комиссии и члена конкурсной комиссии. Бывают в жизни моменты, когда дел наваливается столько, что, кажется, будь в сутках даже 25 часов не выполнить все, что намечено. И тогда, как в юности, Юрий Адольфович отыскивает на небе свою путеводную звезду. И сразу же прибавляется и сил, и энергии и все запланированные дела выполняются в срок.

Каждый сотрудник, работающий под руководством Ю.А. Мельхера, ощущает его повседневную заботу. Многие специалисты благодаря ему повысили квалификацию и поднялись по служебной лестнице. Да и сам он с удовольствием учится, принимает активное участие в семинарах, научно-производственных конференциях, выставках, проводимых Росавтодором, Вологодским техническим университетом, другими научными и производственными дорожными учреждениями. В частности, Ю.А. Мельхер прошел переподготовку по программе «Совершенствование методов и способов диагностики и паспортизации автомобильных дорог и искусственных сооружений на них», потом по программам «Разметка автомобильных дорог», «Организация функционирования службы весового контроля Росавтодора», «Управление государственными закупками», «Летнее содержание автодорог и ис-



кусственных сооружений и их транспортно-эксплуатационное состояние» и «Прогрессивные технологии зимнего содержания автомобильных дорог общего пользования».

Ю.А. Мельхер вносит большой личный вклад в организацию и успешное выполнение мероприятий, проводимых органами государственной власти Вологодской области, умело координирует деятельность подрядных и субподрядных организаций, органов местного самоуправления и служб ГИБДД. Награжден Почетной грамотой губернатора области. К юбилею представлен к награждению Почетной грамотой Минтранса РФ.

Юрий Адольфович пользуется заслуженным авторитетом в коллективе управления и среди коллег-дорожников.

В день рождения Юрию Адольфовичу Мельхеру обязательно скажут много добрых и теплых слов коллеги по работе, родные, друзья. Они пожелают ему крепкого здоровья, отличного настроения, благополучия во всех делах и личной жизни. К этим словам мы добавляем и пожелания от редакции журнала «Автомобильные дороги» – спасибо за труд, уважаемый Юрий Адольфович, будьте счастливы, и пусть вам всегда помогает ваша путеводная звезда!

Сваебойное оборудование ORTECO

При использовании данного оборудования не требуется предварительного бурения слоев рабочей одежды, так как опорная стойка забивается непосредственно в асфальтобетон. Время забивания одной стойки на глубину 1 м/1,5-2 мин. За смену можно установить до 500 м ограждений.

Самоходные копры на гусеницах - полностью комплексные машины, предназначенные для выполнения таких работ, где производительность является основополагающим элементом. К данной установке прилагается набор специального оборудования (дополнительная гидростанция, отрезная машина, сверлильная установка, гайковерты, гидрокусачки, приспособления для выемки опорных стоек), которое существенно облегчает процесс строительства ограждений.



Автогудронаторы MASSENZA



Автогудронатор для распределения битумной эмульсии с автоматизированным комплектом для контроля и регулирования давления разбрызгивания в зависимости от скорости движения автомобиля. В состав оборудования входят: автоматическая горелка, работающая на дизельном топливе; система автоматической остановки работы горелки при минимальном уровне битума в цистерне; система контроля и регулировки давления разбрызгивания.

Оборудование может быть смонтировано на базовом шасси КамАЗ, ЗИЛ, МАЗ и др.

Эмульсионные установки MASSENZA

Установки предназначены для производства битумных эмульсий. При устройстве многослойного покрытия применение эмульсий обеспечивает надежное сцепление укладываемых слоев и большее сопротивление их сдвигу относительно друг друга. Также эмульсии незаменимы в технологиях ямочного ремонта методом пневмобрызга и поверхностной обработки.

Оборудование обеспечивает точный контроль дозировки и рецептуры, безопасно в работе. В процессе реализации технологий с использованием битумных эмульсий уменьшается себестоимость работ на 15-30%.



Коррус-Тех, Инк.

www.korrus.ru

korrus_co@mtu-net.ru

111024, Москва, ш. Энтузиастов, 5, оф.

(495) 362-96-20, 362-01-32, 781-21-

Санкт-Петербург: (812) 556-27-95

Н. Новгород: (831) 277-52-09

Краснодар: (861) 260-39-81

Кемерово: (3842) 30-68-68

Казань: (843) 275-

Тюмень: (3452) 24-

Воронеж: (4732) 3-

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Номенклатурный ряд катков DYNAPAC включает в себя ручные вибрационные катки, самоходные вибрационные одновальцовые грунтовые катки, а также тандемные и комбинированные асфальтовые катки, самоходные статические катки на пневмошинах и гладковальцовые. В каждой модели ряда воплощен многолетний опыт и знания Исследовательского Центра DYNAPAC – International High Comp Centre (IHCC).



Маленький, средний, большой или еще больше?

DYNAPAC предлагает катки любого размера.

Главное определить, а какой размер требуется для решения Вашей задачи?

Более чем 70-летний опыт и знания, базирующиеся на результатах тысяч лабораторных и полевых испытаний, заложены в конструкцию любого катка Дупарас – от маленького ручного вибрационного двухвальцового LP6500 (рабочая масса 696 кг), до очень большого – самоходного статического катка на пневмошинах CP271 (рабочая масса 27 т).

Но Вы же знаете, что размер, хоть и важен, но не всегда решает все. И на первый план выходят детали – принцип, глубина, ширина и достигаемая степень уплотнения, частота, амплитуда и центробежная сила, линейная нагрузка, толщина обечайки вальца, производительность, надежность, безопасность, универсальность катка и т.д., и.т.п.

Приходите на сайт www.dynapac.com или в ближайшее к Вам представительство Дупарас – нам есть, что Вам предложить!

DYNAPAC

Your partner on the road ahead.

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 Партсъезда 2, Тел. +343 217 81 92, Факс +343 217 81 91

e-mail: dynapacinfo@dynapac.com www.dynapac.com

АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКИ «ТИТАН»
АСФАЛЬТОВЫЕ КАТКИ

ГРУНТОВЫЕ КАТКИ
ДОРОЖНЫЕ ФРЕЗЫ

НОВАЯ И ПОДЕРЖАННАЯ ТЕХНИКА
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ • ТРЕЙД-ИН



реклама

ООО «АБГ Сервис Центр»
141400 Московская обл., г. Химки, квартал Клязьма 1-Г
Тел. (495) 510-6566/67, факс: (495) 510-65-69
www.abg-rus.ru

Volvo Construction Equipment www.volvoce.com



MORE CARE. BUILT IN.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru