ДОРОЖНАЯ КАРТА

ЖУРНАЛ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

№31

Февраль, 2012 год

ДОРОЖНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ НА УРАЛЕ

Читайте интервью с министром транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Геннадием Маренковым
(стр. 52)

Также в номере
Разговор в пути: размышления руководителя Росавтодора Анатолия Чабунина о российских дорогах

Продолжение интервью руководителя Росавтодора Анатолия Чабунина.

Дирекция строящихся дорог «Дальний Восток», которая базируется в Хабаровске, на хорошем счету. До недавнего времени ее возглавлял Владимир Александрович Швецов – в прошлом году он был приглашен на работу в московское правительство, занимается там строительством метрополитена. Перед нынешним руководством и трудовым коллективом сложные задачи стоят, амбициозные. Я уверен, что они с ними справятся. То же самое, кстати, и о сочинской дирекции под руководством Владимира Николаевича Кужеля можно сказать. В Сочи работа тяжелая не только в технологическом плане, но также и в организационном. Строителям приходится искать компромисс с владельцами сносимых домов, и изымаемых земельных участков. А когда диалог не складывается – участвовать в затяжных судебных разбирательствах.

СПРАВКА

Строительство объектов к саммиту АТЭС (Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества) во Владивостоке обойдется федеральному бюджету в 220 миллиардов рублей, сообщил первый заместитель Председателя правительства Игорь Шувалов. Он высоко оценил перемены, которые происходят в городе в связи со «стройкой века». Общий объем инвестиций на подготовку к саммиту АТЭС, включая деньги инвесторов и региона, оценивается в 600 миллиардов рублей.

Строящийся мост во Владивостоке

Продолжение на стр. 32

Генеральный директор ТОДЭП Геннадий Иванович ЛАПТЕВ: перспективы у дорожников хорошие

ДЛЯ РАБОТЫ ЕСТЬ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ

Коллектив Тюменского областного дорожно-эксплуатационного предприятия (ТОДЭП) обладает большим производственным потенциалом

Давно ли это было? Восемнадцать лет назад, в феврале 1994 года образовалось Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие (ТОДЭП). Несмотря на свою молодость, коллектив за эти годы реализовал множество проектов в сфере строительства, реконструкции и ремонта федеральных автомобильных дорог, строительства мостов, путепроводов, капитального строительства административных зданий и производственных сооружений.

В состав ОАО «ТОДЭП» входит 23 филиала. В том числе такие передовые предприятия, как Нижнетавдинское, Ишимское, Ялуторовское, Вагайское ДРСУ, которые обслуживают обширную территорию юга Тюменской области. Большое хозяйство дорожников включает в себя:

- производственные базы;
- железнодорожные тупики с повышенными путями;
- современные битумные базы для приема битума в любое время, а также хранения и отпуска;
- современные асфальтобетонные установки (производится около 700 тыс. тонн смеси в год);

- котельные;
- современные теплые стоянки и гаражи;
- склады для хранения противогололедных материалов;
- современную высокопроизводственную технику и транспорт.

Значимость дорожных подразделений в экономической инфраструктуре области подтверждают крупные, значимые заказы, которые коллектив ТОДЭП выполнял и продолжает выполнять с нарастающим итогом.

В настоящее время обслуживаемая сеть автомобильных дорог по югу Тюменской области составляет – 15 782 км.

Предприятие продолжает наращивать производственные мощности, совершенствовать технологическую базу. Сегодня дорожный парк насчитывает 1800 единиц различной мощной современной техники. Непрерывное обновление дорожной техники российского и зарубежного производства, ее индивидуальный подбор позволяют находить лучшие решения и воплощать смелые идеи, сохраняя качество, как самую важную составляющую часть работы.

Растут объемы, растет, естественно, и заработная плата. Бытовые условия тоже на уровне, на производственных базах чисто и уютно, имеются комнаты отдыха, оборудованные гардеробными, душевыми, теплыми туалетами, есть собственный медпункт, без медицинской проверки ни один водитель к работе не допускается. Люди чувствуют заботу и отвечают высоким качеством работы.

ОАО «ТОДЭП» успешно осваивает и применяет на практике инновации. При производстве работ был применен ряд новых технологий и материалов, увеличивающих срок службы дорожной одежды и экологическую безопасность.

Потребность в хороших специалистах большая, поэтому предприятие заботится о своих кадрах, регулярно направляет работников на обучение, повышение квалификации, чтобы была всегда достойная смена из молодых квалифицированных механизаторов и руководителей среднего звена. Нынче к строительному сезону обучение прошли 120 человек.

Высокие показатели работы предприятия - это результат единства труда и веры в успех. Сегодня ОАО «ТОДЭП» - это передовое предприятие, с которым связывают свои судьбы более 2500 человек, все те, кто хочет реализовать свои знания, профессиональный опыт и быть твердо уверенным в завтрашнем дне.

С уверенностью можно констатировать, что коллектив обладает производственным потенциалом, готов в любой точке юга Тюменской области за короткий срок и с высоким качеством построить или реконструировать автомобильную дорогу любой сложности.

Возглавляет передовое предприятие генеральный директор Геннадий Иванович Лаптев. В 1979 году он окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт им. В.В. Куйбышева, получив специальность инженера путей сообщений. После чего

Водитель ТДРП Андрей Кабыкин

началось его становление как специалиста-дорожника. Прошел путь от мастера до генерального директора.

За многолетний добросовестный труд награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири I степени». За большой вклад в развитие дорожного хозяйства Тюменской области удостоен звания Почетный строитель России I степени, награжден знаком «Почетный дорожник России I степени».

Геннадий Иванович убежден, что при стремлении предприятия к совершенствованию своей работы, новым рубежам гоголевское замечание о дураках и плохих дорогах рискует потерять свою актуальность.

И с этим нельзя не согласиться.

Испытание нового противогололедного средства

Продолжение интервью руководителя Росавтодора Анатолия Чабунина.

ДОМАШНИЕ ЗАДАНИЯ

ДК: ***- Во время поездки и рабочих встреч с дорожниками вы постоянно делаете какие-то записи в коммуникаторе. О чем они?***

А. Чабунин: - Да, я периодически записываю те или иные проблемы, чтобы ничего не

Актуальная проблема – уборка снега с автодорог

упустить. Потом, по возвращении в Москву, эти записи превращаются в конкретные решения и поручения. Можно сказать, это мои домашние задания. Где-то нужны локальные, а где-то системные решения. Вот, например, сейчас зима, и одна из актуальных для этого времени проблем - уборка снега с автодорог. Обратите внимание - впереди нас по дороге идет техника и убирает снег за дорожным ограждением. Техника к этому не приспособлена, ей мешают дорожные знаки. Но таковы нормативы. Важно убрать вал с обочины, чтобы полотно не пропитывалось весной. Надо ли в течение зимы проводить очистку? Или достаточно одной операции весной? Может быть, нормативы целесообразно изменить?

Продолжение на стр. 34

КАК ПОСТАВИТЬ ОЦЕНКУ ДОРОГЕ?

Нижнетавдинское ДРСУ – старейшее в системе тюменского областного дорожно-эксплуатационного предприятия

Директор ДРСУ Владимир Треногин; настроение – рабочее

НА СЕВЕРНОМ НАПРАВЛЕНИИ

С моим добрым гидом Алексеем Павловым мы едем по маршруту Тюмень – Нижняя Тавда. Мороз и солнце – день чудесный. И трасса вся такая широкая, прибранная. Не езда, а сплошное удовольствие. Катил бы да катил.

- Алексей Николаевич, – спрашиваю собеседника (Павлов – заместитель генерального директора ТОДЭП), – какую оценку поставите дороге?

- Четверка с плюсом.

- Строги вы, однако, Алексей Николаевич. Я бы пятерку выставил с чистой совестью.

- Есть у меня замечания, – возразил попутчик, – но какие замечания – расшифровывать не стал.

А мне и не надо было. Мы находились как раз где-то на границе Тюменского и Нижнетавдинского районов, и чья это была зона ответственности – Тюменского дорожно-строительного управления или Нижнетавдинского – я не знаю. Я был просто пассажиром, и мне состояние

Асфальтобетонный завод производительностью 100 тонн в час

дороги очень даже нравилось. Я бы поставил пятерку с плюсом.

- Алексей Николаевич, а что делает в такую погоду, когда нет снегопада, ваш грейдерист, например, в селе Бухтал?

- А вы думаете, что у дорожников работа есть только тогда, когда идет снег? – вопросом на вопрос ответил Павлов. – Приедем в Нижнюю Тавду, убедитесь, что это не так...

Да, путь наш лежал в Нижнюю Тавду, в местное ДРСУ – дорожное ремонтно-строительное управление. Это предприятие – старейшее в области. Организовано аж в 1924 году. Еще чуть-чуть – и столетний юбилей справит. Но главное – коллектив всегда чувствует себя востребованным. И сегодня – в особенности. Потому что… Впрочем, тут надо дать слово директору ДРСУ Владимиру Треногину.

- Ведем важнейший объект – автодорогу Тюмень – Приобье, – берет быка за рога Владимир Степанович. - Конкретно – нынче должен быть введен в эксплуатацию третий пусковой комплекс. Он включает в себя мостовой переход через реки Тавду, Маклачиху, Саранку и пятнадцать километров подходов. По временной схеме движение по мосту открыто, но официально он будет сдан только вместе с подходами. А это огромный объем работ по укладке щебня, асфальтобетона, по искусственным сооружениям (трубы, например), по укреплению откосов, по организации непосредственно дорожного движения. Ведь это абсолютно новая дорога, идет, так сказать, по целине, все надо делать с нуля.

ДОРОЖНИК - УНИВЕРСАЛ

Несмотря на всю озабоченность в связи с предстоящими хлопотами, чувствуется в интонациях директора тихое удовлетворение: у коллектива есть хорошие перспективы, а значит, будет заработок – это главное. Таких объемов, как на строительстве большой дороги на север области, ДРСУ никогда раньше не выполняло. Поэтому специально под предстоящие задачи создали новую базу, на которой установили итальянский асфальтобетонный завод производительностью 100 тонн в час. Построили также прекрасную лабораторию, скоро начнут монтаж дробилки.

Коллектив Нижнетавдинского ДРСУ всегда чувствует себя востребованным.

Все это позволяет коллективу участвовать (через ТОДЭП) в аукционах и выигрывать их. В уже начавшемся году ДРСУ претендует на ремонт участков дорог Нижняя Тавда – станция Картымская и Велижаны – Новоникольское. На пятикилометровую поверхностную обработку полотна на трассе Тюмень – Нижняя Тавда. На участие в муниципальной программе комплекса работ по обустройству улиц в райцентре. На благоустройство дворовых территорий и т. д. Кстати, если посмотреть, то, пожалуй, в поселке нет ни одного более-менее значимого объекта, в строительстве и облагораживании которого не приняло бы участие ДРСУ. Будь это мемориал памяти земляков, погибших на войне, или главная площадь райцентра.

Ну и наконец, не будем забывать об основной работе предприятия – содержании и ремонте дорог. А их на балансе, внимание! – почти тысяча километров. Вот тут и вспоминается разговор с Алексеем Павловым: что делают дорожники, когда снега нет? Контроль за всей этой тысячей разномастных километров – в асфальте, в щебенке, в грунте – идет круглосуточный. Чуть дунуло – появились в низинках переметы, надо убирать снежок. Произошел перепад температур – ухудшилось сцепление на дороге, и уже спешит на выезд машина с антигололедными материалами. Да и без всякого гололеда идет патрулирование проезжей части. Вдруг кто на асфальт шину старую бросил или знак где покосился. И вообще, если присмотреться к вылизанному вроде шоссе, увидишь, как в одном месте бригада ограждения поправляет, в другом – утюжит обочину грейдер, в третьем погрузчик сталкивает снег с обочины. Не очень видная, но такая нужная работа, которая и обеспечивает безопасность движения, за нее дорожники отвечают по полной программе.

К мосту через реку Тавду нужно сделать 15 км подходов

Визитка

ОАО «Нижнетавдинское ДРСУ»
626020, Тюменская область,
с. Нижняя Тавда,
ул. Первомайская, 97.
Тел. (34533) 2-37-80.

Продолжение интервью руководителя Росавтодора Анатолия Чабунина.

СПРАВКА

Росавтодор намерен усовершенствовать действующие правила эксплуатации автотрасс в зимних условиях. Во многих европейских странах дороги с низкой интенсивностью движения зимой не чистят, а содержат под снежным накатом. К примеру, в Финляндии все магистрали с интенсивностью движения 350 автомобилей в сутки содержатся под снежным накатом. Всего на финские «зимники» приходится до 20% пробега транспортных средств. В России технология снежного наката почти не применяется. По российским нормативам дороги должны чиститься до асфальта, независимо от интенсивности движения. Зачастую очистка приводит к повреждению дорожного полотна. Параллельно планируется создать федеральную службу метеорологического мониторинга и систему помощи на дорогах.

Дорога должна чиститься до асфальта

Учесть опыт Финляндии, Швеции, Канады? И убирать снег с обочин один раз, весной, чтобы дорога водой не пропитывалась, как это делают во многих странах с холодным климатом. Все это - вопросы для обсуждения со специалистами. Еще одно узкое место - система помощи на дорогах. Когда мы ехали от Тюмени до Увата, я набрал номер экстренной помощи 112. Сказал: попал в аварию, выручайте! Диспет-

Продолжение на стр. 36

На буртовке щебня

ТЕХНИКА И ЛЮДИ

И – очень важный момент. У предприятия есть вся необходимая инфраструктура для нормальной, ритмичной работы, все здания, сооружения. Есть асфальтобетонный завод, который производит сырье для ямочного ремонта, есть железнодорожные тупики, чтобы получать материалы, есть, наконец, дорожная техника. Впрочем, тут надо дать слово главному инженеру – Александру Викторовичу Винокурову.

- Техника у нас есть вся, какая необходима, - обстоятельно рассказывает Винокуров. – И почти вся она – новая. Раньше по пятнадцать-двадцать лет ходила, изношенность достигала 96 процентов. Доставалось нам тогда все от нефтяников. На севере года два- три пашет, потом – к нам. Сейчас берем механизмы в лизинг, головное предприятие выделяет. Используем импортные комплексы, фрезы, заводы, которые выпускают щебеночно-мастичные смеси. Необязательно иметь весь набор техники в одном ДРСУ, их ведь больше двух десятков. Допустим, кранов на всех хватит пять-шесть штук. Сегодня они в одном месте работают, завтра – в другом. И не нужно закупать два десятка разметочных комплексов. Делаешь заявку на него и получаешь на определенный срок.

Александр Викторович – старожил на предприятии. Не поверите, с 1977 года здесь. Конечно, всех людей знает прекрасно. И говорит про своих механизаторов так:

- Работяги у нас все хорошие! Грейдеристы Алексей Шаламов и Виталий Буйносов, бульдозеристы Александр Фирсов, Александр Грень, машинист асфальтоукладчика Александр Липский…

Фамилии многих работников ДРСУ имеют, скажем так, династический характер. Липских двое – отец и сын. То же самое Кривогузовы: отец с 1978 года на предприятии и сын уже не новичок. А Кочергиных – четверо. Иван Александрович сорок с лишним лет в дорожниках. Жена и два брата здесь же работают.

Преданными людьми силен коллектив. Они – основа и опора Нижнетавдинского ДРСУ.

Виктор ЛОГИНОВ
Фото автора

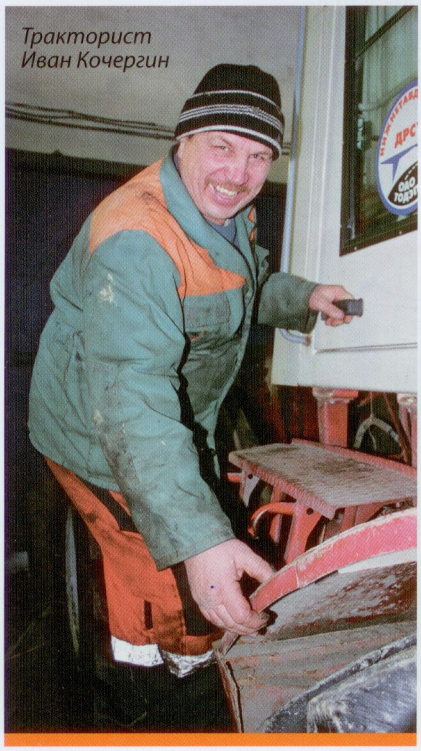
На уборке снега с обочины

Женская часть коллектива

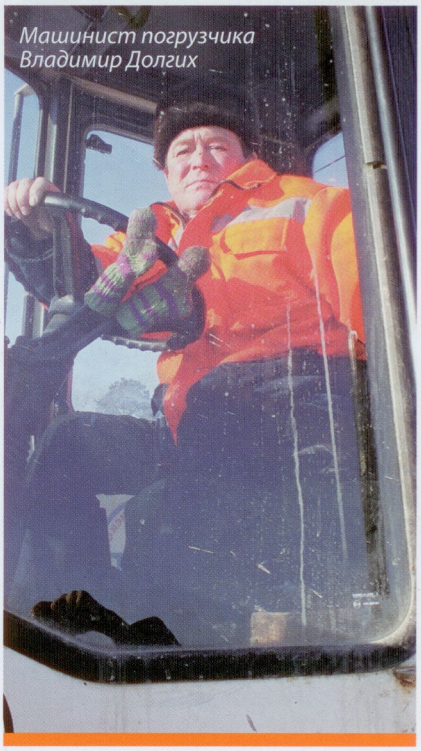
Александр Липский, тракторист, и Евгений Кривогузов, водитель

Бульдозерист Александр Фирсов

Александр Винокуров, главный инженер ДРСУ


Тракторист Иван Кочергин

Сторож Виктор Касаткин и его помощник Дружок


Машинист погрузчика Владимир Долгих