



21 декабря 2017 г.

№52(883)

РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

**Если будут дороги,
Значит, будет и жизнь!**

ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

Издается с 1999 г. * Выходит еженедельно * Распространяется только по подписке

Горячая тема

РЕАЛИИ ОТРАСЛИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ



12 декабря в Государственной думе состоялось заседание экспертного совета Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования на тему: «О мерах по повышению эффективности законодательства, регулирующего производство специализированной техники и полуприцепов в РФ, создании равных условий деятельности для всех участников рынка». Союз работодателей «АСПОР» на заседании представляла вице-президент Ольга МАХОВА.

Открывая заседание, во вступительном слове Первый заместитель председателя вышеназванного Комитета Гартунг Валерий Карлович, Председатель экспертного совета Комитета отметил, что в отрасли накопилось достаточно много проблем: «Сегодня мы решили провести заседание экспертного совета для того, чтобы, прежде всего, услышать представителей отрасли и выработать предложения, которые мы могли дальше направить в Министерство промышленности, в правительство, чтобы создать условия для увеличения доли российских производителей, хотя бы на российском рынке».

«В прессе освещается, что, оказывается, наша отрасль добилась высочайших успехов, чуть ли не всё идет на экспорт и скоро захватит весь мировой рынок. Но при этом мы с удивлением замечаем, что импорт на российский рынок строительной дорожной техники растёт, можно сказать, в геометрической прогрессии. Поэтому такие нестыковки, мягко говоря, удивляют. Сегодня мы собрались послушать отрасль и понять, а что же, на самом деле, происходит,» – продолжил В.К. Гартунг.

На экспертном Совете присутствовали директор ведущих российских заводо-производителей строительной дорожной, коммунальной техники; начальник отдела строительной дорожной и коммунальной техники Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительного машиностроения Министерства промышленности и торговли; СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ»; главный специалист Управления специальной безопасности

РОСТЕХНАДЗОР; директор Департамента сертификации, аудита и охраны труда АНО «СОЮЗЭКСПЕРТИЗА»; Заведующий кафедрой МАДИ, Председатель Правления СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ» Кустарев Г.В.; руководитель Экспертной службы Комитета РСПП; председатель Комитета Московской Торговой Промышленной Палаты; директор регионального развития РБК, представители прессы и другие приглашенные специалисты.

Заседание прошло в оживленной дискуссии, был подготовлен проект резолюции и вынесено решение об инициации пленарного заседания Государственной Думы по ситуации в отрасли с участием руководителей заводов.

Целью доклада Алексея Янцева (Минпромторг) было осветить отрасль в то, что сейчас происходит на рынке строительной дорожной техники, а также рассказать о действующих мерах государственной поддержки, которые реализует Минпромторг. Кроме того, отмечая при всем уважении к Росстату, не совсем достоверную от них информацию, докладчик сказал о детализации собственной статистики, собранной по ключевым производителям за 10 месяцев 2017 года. Рост производства составил 35%.

Заседание прошло в оживленной дискуссии, вынесено решение об инициации пленарного заседания Государственной Думы по ситуации в отрасли с участием руководителей заводов.

(О работе экспертного совета читайте на стр.2, 4)

В Государственной Думе

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОМУ КОДЕКСУ ТРЕБУЕТСЯ ЧЕТКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В Госдуме состоялось заседание Экспертного совета по строительству, промышленности строительных материалов и проблемам долевого строительства Комитета по транспорту и строительству под председательством депутата ГД Владимира Ресина. Рассматривался вопрос внесения изменений и улучшений в систему правоприменения градостроительного законодательства. Союз работодателей «АСПОР» на заседании представлял Президент Александр МАЛОВ.

Владимир Ресин назвал не терпящими критики цифры по ситуации с достройкой объектов и обманутыми дольщиками. На текущий момент срыв установленных сроков ввода в эксплуатацию составляет до 50% объемов или до 36 месяцев просрочки.

«В строительной отрасли сейчас происходят сложные процессы, вызванные, как сменой парадигмы, так и общей экономической ситуацией. С одной стороны, мы видим снижение объемов строительства, с другой – огромный рост ипотечных договоров. Число обманутых дольщиков превысило 100 тысяч человек. Ясно, как божий

идеологические составляющие, то, что определяет стратегию: в них должны изначально устанавливаться базовые принципы, что воспрепятствует постоянному внесению в документы изменений».

«Статистика десяти месяцев этого года буквально указывает, что объемы вводимого жилья сократились на 4% или 2,3 млн кв. метров по сравнению с тем же периодом 2016 года. При этом в октябре текущего года достигнуты рекордные показатели по заключенным договорам долевого участия, – подчеркнул господин Ресин, – это накладывает большую ответственность на



день, что эту проблему надо решать. С нашей стороны необходимо наладить действенную контрольно-надзорную работу, иначе последствия могут быть плачевными», – подчеркнул Владимир Ресин.

Сегодня с участием профессионального сообщества застройщиков, строителей, проектно-изыскательского цеха под эгидой Минстроя России проводится системная работа по реформированию градостроительного законодательства во исполнение поручений Президента страны и решений Госсовета.

Все участники заседания были едины во мнении, что основной проблемой является отсутствие стройной, логичной системы регулирования. По словам члена Общественного совета Минстроя России Ильи Пономарева, за последние годы ни одного дома не удалось построить при неизменном Градостроительном кодексе: ежегодно в этот документ вносятся дополнения и изменения.

Он отметил, что в федеральных законах должны быть только смысловые и

весь строительный комплекс. Задачи, поставленные Президентом России в области жилищного строительства, должны быть, безусловно, выполнены».

От лица компаний-исполнителей госконтрактов на строительный подряд выступила заместитель генерального директора по экономике АО «Мостострой-11» Наталья Бреус, которая отметила, что в целях достижения бюджетной эффективности необходимо принимать во внимание интересы всех участников строительного процесса, факторы и процессы, оказывающие влияние на себестоимость работ подрядчика, которыми подрядчик управлять не может, необходимо либо существенно оптимизировать, отказавшись от них, либо оплатить соответствующие расходы.

Президент Союза работодателей «АСПОР» Александр Малов внес предложение: для повышения внимания и оперативного решения вопросов дорожно-транспортного строительства создать при Комитете секцию по транспортному строительству.



Немного в жизни встречается людей, способных личным примером настроить в душах окружающих приоритеты, сделав главным – интересы дела. Именно поэтому таких людей называют не просто грамотными организаторами, а талантливыми руководителями. О таком руководителе – генеральном директоре ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ» Артуре Аркадьевиче БАГДАСАРЯНЕ наш рассказ в канун его 55-летия, который он отмечает 6 января.

ГЛАВНЫЙ АКТИВ – ЛЮДИ

приятия. В декабре 2005 года преобразовано в ОАО с единственным акционером – Российская Федерация. В результате акционирования предприятия и создания частных предприятий-спутников, основные виды деятельности были перенесены из РОСДОРТЕХ в другие частные структуры, аффилированные с прежним руководством компании.

менные, оснащенные всем необходимым оборудованием многофункциональные лаборатории для дорожных служб и ГИБДД. «Товар», стоит отметить специфический, поэтому и заявок от потребителей достаточно. Произведенные в Саратове лаборатории сейчас можно увидеть на всех дорогах России. Конкурентоспособным делает РОСДОРТЕХ то,

дости сообщает генеральный директор. - У нас очень сильная команда менеджеров. Это прекрасные профессионалы. Настоящий двигатель торговли компании - наш коммерческий директор Сенаторов Михаил Владимирович. 80% успеха компании связано с его деятельностью и работой его помощников. Огромные усилия в разви-

Артур Аркадьевич родился 6 января 1963 года в г. Баку (республика Азербайджан). В 1984 году закончил Азербайджанский политехнический институт, получив специальность конструктор-технолог радиоэлектронной аппаратуры. В 1989 г. переехал в г. Саратов и начал трудовую деятельность в Саратовском филиале НПО «Росдорнии» (сегодня – ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ»). За это время в карьерной лестнице были различные ступеньки – инженер-конструктор, начальник конструкторского отдела, начальник производственного отдела, заместитель директора по производству, заместитель генерального директора по коммерческой работе, и, что закономерно, генеральный директор.

Проходя путь от инженера-конструктора до генерального директора, Артур Аркадьевич глубоко изучил дорожное дело, разобравшись в его особенностях и получив богатый конструкторский, производственный и коммерческий опыт, применил его в главном деле своей жизни - разработка и производство современных измерительных систем для дорожного хозяйства.

Незаурядные деловые и прекрасные человеческие качества, богатый опыт, обширные знания и высокий профессионализм снижали Артуру Аркадьевичу заслуженный авторитет и уважение. Он является почётным дорожником СНГ, а также награжден благодарностью министра транспорта РФ, медалью «им. А.А. Николаева» и медалью им. А.П. Насонова».

ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ» предприятие с богатой историей. Образованное в октябре 1988 г. в результате выделения из состава Саратовского филиала ГИРОДОРНИИ, его научной части, оно до 1991 года входило в структуру научно-производственного объединения РОСДОРНИИ. В 1995 году получило статус федерального государственного унитарного пред-



Представители Росдортех на отраслевых выставках

В результате Артуру Аркадьевичу вместе с командой молодых и активных помощников пришлось восстанавливать производство практически с нуля. Фактически это было второе рождение предприятия. Благодаря сплоченной работе коллектива, состоящего из компетентных в своем деле сотрудников, компания за последние годы вышла в лидеры отрасли.

Свою деятельность компания ведет практически во всех регионах России и странах ближнего зарубежья - от Калининграда до Чукотки, от Мурманска до Краснодара. Продукция производится в специальном конструкторском бюро (СКБ). Здесь из обычных микроавтобусов делают совре-

то на базе предприятия организовано гарантийное и пост гарантийное обслуживание реализуемой продукции и обучение специалистов Заказчика.

ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ» плотно сотрудничает и с предприятиями Казахстана, Беларуси и Узбекистана. рассматривает РОСДОРТЕХ и возможности расширения рынка, к примеру выход в Китай. Компания постоянно участвует в государственных тендерах. В частности проводимых такими крупными заказчиками, как РОСАВТОДОР и его учреждения, территориальные органы управления автомобильными дорогами, ФАУ РОСДОРНИИ и другие.

- По большей части мы эти тендеры выигрываем - не без гор-

тие компании вкладывают председатель совета директоров - главный бухгалтер Усачева Ирина Анатольевна, руководитель коммерческого отдела Попов Александр Владимирович, руководитель специального кон-



Готовая партия реек дорожных универсальных

структорского бюро Кулеш Алексей Николаевич, главный специалист Бакаев Виталий Александрович, главный метролог Карпов Алексей Владимирович, руководитель дочерней компании РОСДОРТЕХ-ИНДОР Ребров Константин Анатольевич и многие другие профессиональные специалисты компании.

За 30 лет существования – компания укрепила на российском рынке, заработав репутацию квалифицированного и надежного партнера. В настоящее время ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ» является одной из ведущих отраслевых компаний, профессионально занимающейся разработкой, производством и поставкой современных комплексных передвижных диагностических лабораторий, измерительных систем, приборов и оборудования для дорожного хозяйства.

Предприятие постоянно занимается развитием технологий и повышением эффективности производства, отслеживает новейшие тенденции рынка и последние изменения в отраслевых нормативных документах, контролирует качество выпускаемой продукции, совершенствуя её технические и потребительские свойства.

За последние три года под управлением Багдасаряна Артура Аркадьевича объем реализации продукции увеличился втрое, численность коллектива увеличилась на 30%, а средняя заработная плата вдвое.

Представленная компанией широкая линейка профессионального оборудования, позволяет выбрать оптимальные решения задач любой сложности. Учитывая потребности отрасли в более современных и надежных измерительных системах, команда специалистов ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ» постоянно модернизирует и усовершенствует выпускаемые измерительные системы и программное обеспечение. В настоящее время создан Комплекс измерительный передвижных аэродромно-дорожных лабораторий КП 514 РДТ (RDT-Line). Комплекс оснащен самыми современными бесконтактными измерительными системами с использованием космических, ультразвуковых и лазерных технологий, скоростными видеокамерами и высоконадежным промышленным компьютером. Применяемое оборудование позволило значительно расширить условия эксплуатации комплекса, практически при любой погоде и в любое время суток.



Передвижная дорожная лаборатория КП-514 РДТ RDT-Line

РОСДОРТЕХ регулярно принимает участие в крупнейших специализированных выставках и форумах, проходящих в Москве, регионах России, а также странах СНГ. – В наших дальнейших планах освоение беспилотных технологий делится с нами Артур Аркадьевич. – Потенциал для этого у нас есть.

Союз работодателей «АСПОР» присоединяется к поздравлению коллектива ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ», желает Артуру Аркадьевичу здоровья на долгие годы, большого личного счастья, процветания и профессиональных успехов компании РОСДОРТЕХ.

22 декабря Евгению Петровичу МЕДРЕСУ, первому заместителю генерального директора, главному инженеру Группы предприятий «Дорсервис» исполняется 65 лет.

Юбилей

НА ВЕРШИНЕ ПРОФЕССИОНАЛИЗМА

Евгений Петрович окончил школу с золотой медалью. Поступил в Ленинградский Инженерно-строительный институт и с успехом его окончил. После института сразу попал на стройку. Лендортрой-2 СУ-5 – его первое место работы, предприятие занималось ремонтом и строительством улиц Ленинграда. Затем было ГипродорНИИ, где он прошел школу ГИ-Пов. Надо отметить, что эта работа ГИПа предполагает огромную ответственность, ведь ГИП отвечает за каждое проектное решение. Зато, пройдя такую школу, можно было не бояться никакой работы. Опыт и квалификация очень пригодились Евгению Петровичу, когда ценность работника стал определять коммерческий рынок.



ра, Главного инженера группы предприятий «Дорсервис», Академика Международной Академии транспорта и Международной Академии реальной экономики, Почетного дорожника России I степени, доктора административного бизнеса Международного высшего аттестационного совета Всемирной научной ассоциации Международной академии фундаментального образования (Калифорния, США), академика, действительного члена академии общественных наук Евгения Петровича Медреса признается профессиональным сообществом.

Евгений Петрович является автором и соавтором шести патентов, нескольких монографий и ряда статей, связанных с новыми технологиями, которые

применяются на объектах автодорожного строительства.

В 2013 году Евгений Петрович защитил кандидатскую диссертацию по теме «Совершенствование технологии строительства комбинированной дорожной насыпи из EPS – блоков и пенобетона на слабых грунтах» по специальности – Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей. В октябре того же года Евгению Петровичу было присвоено звание кандидата технических наук.

Темой кандидатской является технология строительства комбинированной дорожной насыпи из EPS – блоков и пенобетона на слабых грунтах, которая была успешно применена при строительстве

объекта «Продолжение Софийской улицы до Московского шоссе, промышленной зоны «Металлострой».

Благодаря огромному практическому опыту по внедрению инноваций и прогрессивных методов строительства, который Евгений Петрович приобрел во время работы на крупных объектах не было сомнений и колебаний применить свои «научные изыскания» и успешно реализовать тему своей кандидатской в натуральном исполнении.

Не забывает Евгений Петрович и свою Alma mater – Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.

Более 5 лет Евгений Петрович является председателем Государственной экзаменационной комиссии по направлению «Наземные транспортно-технологические

средства» в Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете.

В 2016 году на базе автомобильно-дорожного факультета Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета появилась Автомобильно-дорожная кафедра, которую возглавил Евгений Петрович. Создание базовой кафедры сделало сотрудничество между университетом и Группой компаний «Дорсервис» более эффективным и систематизированным. Кроме возможности прохождения производственной студенческой практики, под руководством Евгения Петровича теперь ведется научно-исследовательская работа по различным направлениям, мастер-классы, повышение квалификации инженеров, внедрение новых технологий и материалов.

ПРИКАЗ №140/17-н

г. Москва
19 декабря 2017 г.

За выдающийся вклад в развитие дорожной отрасли России и в связи с 65-летием со дня рождения **приказываю:**

наградить 1-го заместителя генерального директора, главного инженера ГП «Дорсервис» **Евгения Петровича Медреса** премией имени Первого министра автомобильных дорог РСФСР А.А. Николаева.

Президент
Союза работодателей «АСПОР»
А.С. Малов



Коллектив Группы предприятий «Дорсервис» поздравляет Евгения Петровича Медреса с юбилеем. Доброго Вам здоровья, вдохновения, неиссякаемой энергии, оптимизма и семейного благополучия на долгие годы!

Союз работодателей «АСПОР» присоединяется к поздравлениям юбиляра! Желает Евгению Петровичу долгих лет жизни, прекрасного настроения и успехов во всех начинаниях!

(Окончание. Начало на стр. 1, 2)

РЕАЛИИ ОТРАСЛИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Горячая тема

контракта. Также бывают обременения в виде обязательства покупать высокотехнологичные компоненты из-за рубежа по оговоренной цене, которая включает немалую маржу производителя зарубежного. Таким образом, конкурировать на международном рынке с продукцией от совместного предприятия не представляется возможным в большинстве случаев. Как вы понимаете, вся эта целенаправленная политика завоевания рынка Российской Федерации, с одной стороны, и недопущение конкуренции на мировом рынке, с другой стороны. То есть, по сути, российский производитель держат на коротком поводке.

Существует и другая проблема российских предприятий – это изношенные производственные мощности. Новые станки стоят дорого, в основном их производят немцы, японцы, корейцы, менее качественные – китайцы. При передаче технологий партнёр всегда инспектирует предприятия на предмет технологических возможностей и состояния оборудования. Например, когда наш завод вёл переговоры на получение лицензии от датской компании, мы получили от них предписание заменить станочный парк. Замена обошлась нам 600 миллионов рублей. На тот момент это было в три раза больше рыночной стоимости самого предприятия. Переоснащая производство, мы закупили первоклассное оборудование, японский обрабатывающий центр Mazak, листогибы AMADA (Голландия), Plasma Messer (Германия), покрасочную камеру ... (Дания) и корейские станки. Ну, и закупили мы их по курсу 40-45 рублей за евро, сейчас купить оборудование, не произведён-

ное в России, просто не представляется возможным.

Рынок упал вдвое, цены на производимую продукцию остались в рублях, инвестиционный цикл составляет минимум 5 лет для машиностроения, окупаемость надо показывать банкам, исходя из объёма контрактов, но ни для кого не секрет, что банки очень скептически оценивают машиностроение как самый рискованный сектор экономики. Во многом они правы, череда громких банкротств не внушает оптимизма, особенно таких, как «Ивановская марка», «Раскат», знаем финансовые проблемы других предприятий – орловский «Дормаш» и так далее. Мы сами вынуждены были подписать реструктуризацию со Сбербанком, передачу контроля с правом обратного выкупа в течение пяти лет.

Но такие случаи успешной реструктуризации, оздоровления и поддержки государственным институтам у нас единичны.

«Коллеги, настоящие преданные производители в своей стране прислушались к призывам государства и, несмотря на все сложности, начали модернизацию, выплачивая кредиты под 15 процентов годовых, хотя это очевидный риск» – продолжил А.Б. Халецкий.



В той же Европе такие кредиты выдаются под 3-5 процентов годовых. И я убеждён, что в отрасли есть немало позитивных примеров, но, на мой взгляд, мы недостаточно делаем в масштабах государства для поддержания промышленности, я имею в виду борьбу с лжепроизводителями. На рынке появились компании-приспособленцы, которые внешне выполняют требования 656-го, 819-го постановления, а по факту не являются производителями.

Это довольно известная схема, когда через сеть российских компаний закупаются зарубежные компоненты, выдаваемые за российское производство, в региональном подразделении, в Торгово-промышленной

палате, получается СТ-1 только лишь по подложным документам и эти компании, прописывая уникальные технические задания, поставляют импортную технику как российскую, по цене, на 30-40 процентов, превышающую российские аналоги.

Известны случаи, когда поставлялась импортная техника аэродромная в ВКС России. А вы знаете, что современную технику можно отслеживать через спутник по координатам и, по сути, такие поставки – это высокая угроза безопасности страны.

Такие поставщики не обладают необходимым станочным парком на балансе и это легко проверяется, у них нет в штате конструкторов и операторов станков, а чертежи они не могут предоставить даже в распечатанном варианте.

Считаю, что нужно назначить серьёзную уголовную ответственность только за само присваивание себе званий производителя для таких компаний, ходатайствовать в Минпромторге о проверке таких производителей с участием правоохранительных органов и профессиональных экспертов.

Также необходимо усилить ответственность заказчиков за закупку подобной техники или создать систему, при которой они должны обосновать отсутствие реальных аналогов, создать базу среди импортных аналогов и обязать их включать на импортную технику, как минимум, двух участников. Как известно, бюджет Российской Федерации несёт огромные убытки от участия в тендерах с единым поставщиком, такие тендеры должны стать предметом тщательного расследования.

Ольга ПОКРОВСКАЯ

23 декабря ФКУ Упрдор «Холмогоры» отмечает 40-летие. История ФКУ Упрдор «Холмогоры» – это история развития автомобильных дорог на Северо-Западе страны и, без преувеличения, хронология развития всей дорожной отрасли России. Союз работодателей «АСПОР» поздравляет коллектив управления с этой датой. Желаем новых профессиональных успехов в реализации государственных программ, стабильности, здоровья и большого личного счастья!

Юбилей организации

ФКУ УПРДОР «ХОЛМОГОРЫ» – 40 ЛЕТ!

С целью улучшения ремонта и содержания дорог, соединяющих Ярославскую, Вологодскую и Ленинградскую области, приказом Министерства автомобильных дорог РСФСР 23 декабря 1977 года было создано Управление «Севзапавтодор». Ныне это – Федеральное казенное учреждение «Управление автомобильной магистрали Москва – Архангельск Федерального дорожного агентства», кратко – Упрдор «Холмогоры». Местом дислокации нового ведомства стала Вологда, благодаря ее удачному расположению на пересечении всех путей дорог.

За 40 лет число подведомственных Управлению «Холмогоры» дорог заметно приросло (сегодня 7 дорог вместо двух, в километрах – 2363 км вместо 670 км). Сейчас по территории Вологодчины проходят три федеральные трассы: А-119 Вологда-Медвежьегорск, А-114 Вологда – Новая Ладога и М-8 Москва – Архангельск «Холмогоры», в целом это порядка тысячи километров автомобильных дорог. По ним через Вологодскую область движутся потоки транспорта по всем направлениям «Розы ветров».

Федеральные трассы XXI века – сложнейший транспортно-логистический комплекс, в котором трудятся люди разных профессий. С 2009 года в Упрдор «Холмогоры» и в подрядных дорожно-эксплуатационных предприятиях функционируют центры управления производством (ЦУПы), оснащенные программным обеспечением и современными средствами связи. Круглые сутки ЦУПы отслеживают ситуацию на федеральных дорогах с помощью 67 постов метеосистем, передающих информацию по каналам GPRS. Данные о температуре и влажности воздуха, скорости и направлении ветра, наличии и интенсивности осадков, состоянии дорожного покрытия поступают в диспетчерские службы. Их анализ позволяет оперативно принимать решение по обработке верхнего слоя проблемных участков дорог реагентами и предупреждать водителей в случае сложных погодных условий.

На участках с высокой интенсивностью движения в последние годы построены транспортные развязки, распределяющие потоки. Несколько участков дорог реконструированы под первую техническую категорию; во многих местах сделаны спрямления, ис-

должно положительно сказаться на пропускной способности транспортного потока и безопасности движения. В перспективе автодорога А-119 «Вологда-Медвежьегорск» станет транспортным коридором, который свяжет потоки из центра на север и запад страны.

Также важное внимание уделяется инновациям, которые позволяют усилить дорожное покрытие под перспективные нагрузки и предотвращать быстрое образование трещин и колеиности. В

доведены до норматива.

В 2017 году различные ремонтные работы выполнены на 29 мостах (в целом на балансе Упрдор «Холмогоры» находится 217 мостов и путепроводов, общая протяженность которых 17 545 пог.м).

Что же касается нового строительства, то по этой статье под финал года выполнено плановое за-

дело в том, что через Вологду идет большой поток транзитного автотранспорта.

Частично объездная дорога в свое время была построена. Но в связи с финансово-экономическим кризисом завершить ее строительство не удалось. За десять лет транзитный поток значительно увеличился, и весь он идет через го-



ключившие крутые повороты и возможные ДТП; построены современные пешеходные переходы, линии наружного освещения, новые автобусные павильоны. В итоге такой прорывной работой на подведомственных автодорогах не стало пробок, снизилось число аварий.

Являясь подразделением Федерального дорожного агентства ФКУ Упрдор «Холмогоры» реализует государственные проекты, направленные на развитие федеральных автомобильных дорог общего пользования. Однако теперь развитие автодорог и всей транспортной инфраструктуры невозможно без применения передовых технологий. Поэтому специалисты Управления «Холмогоры» изучают передовой опыт применения технологий и современных материалов.

К примеру, при производстве капремонта на автодороге А-119 опытным участком стали 2,4 километра. Генеральным подрядчиком, АО «ВАД», была опробована зарубежная методика «Суперпейв» (Supergravel), ранее на автодорогах Упрдор «Холмогоры» в северной и северо-западной климатической зоне не применявшаяся. Адаптированный к российским стандартам и техническим требованиям, а также к местным строительным материалам и климату этот метод придаст улучшенные свойства верхнему слою асфальтового покрытия, что

этом случае увеличится межремонтный срок до 10-12 лет и будет достигнут не только экономический эффект, но и повысится показатель безаварийности на автодорогах.

Еще один проект, внедренный на автодорогах Упрдор «Холмогоры», – автоматический весогабаритный контроль. Пилотной площадкой реализации этого проекта стали посты на федераль-

ные объекты, как: «Реконструкция моста через Суходол в Ярославской области» протяженностью 0,923 км; «Устройство искусственного электроосвещения на участке автодороги М-8 в Ярославской области» протяженностью 5,3 км; «Установка шумозащитного экрана на автодороге А-114 в Вологодской области» протяженностью 503,3 км.



ных дорогах в Вологодской области. Весовой контроль на дорогах – очень важный, непростой вопрос в масштабах всей страны. Он заслуживает отдельного разговора. Год работы по реализации данного проекта показал все плюсы и некоторые минусы. Бесспорно одно: подтвердилась полная жизнеспособность автоматического весового контроля.

Год своего 40-летия Управление автомагистрали Москва-Архангельск «Холмогоры» завершает с хорошими результатами. По сравнению с прошлым годом 2017-й был для Управления менее насыщенным по количеству объектов строительства. Зато вовремя произведен ремонт и капитальный ремонт большого объема подведомственных дорог, еще 300 с лишним километров

Ну, а самым долгожданным объектом 2017 года стал обход города Вологды, к строительству которого по заданию Упрдор «Холмогоры» дорожники приступили весной 2017 года. Официально этот объект называется «Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска. Строительство автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск на участке км 448+000 – км 468+400, Вологодская область». Однако воложане и дальнбойщики знают, что это недостающая часть объездной автодороги, по завершении строительства которой в прошлое уйдут многочисленные проблемы областного центра.

род, загрязняя его и разрушая дороги. К тому же, изменился план городской застройки, Вологда расширила свои границы. Более того, на территории Вологодской области находится ряд крупных производств, выпускающих продукцию, идущую не только на внутренний рынок, но и за рубеж.

С учетом всех этих моментов по заказу Упрдор «Холмогоры» проектно-изыскательским институтом «Севзапдорпроект» был выполнен проект строительства недостающего звена обхода Вологды. Росавтодор поддержал этот проект. Сдача объекта запланирована на 2020 год.

Еще один важный объект 2017 года – дорога «Кострома - Шарья - Киров - Пермь», она проходит по Костромской, Кировской областям и Пермскому краю, соединяя крупные административные центры России. От ее состояния зависит безопасность дорожного движения, развитие межрегиональных автоперевозок и экономическое развитие территорий.

С 1 января 2017 года в ведение Упрдор «Холмогоры» перешел участок автодороги А-119 протяженностью 374 км. Перед дорожниками стоит задача – довести участок до нормативного состояния и обеспечить безопасный и комфортный проезд.

Уже немало сделано за счет выполненных ремонтов, что ощутили жители близлежащих горо-

дов и деревень. Через года два три и эта трасса станет современным транспортным коридором в восточные регионы России.

Новый 2018 год будет ознаменован началом реализации проекта Федерального дорожного агентства по созданию транспортного коридора Брин-Новолок – Плесецк – Прокшино – Вытегра – Лодейное Поле протяженностью 655,3 километра, который так ждут жители Вологодской, Архангельской и Ленинградской областей. Из них 534 км перейдет в оперативное управление ФКУ Упрдор «Холмогоры». Эта трасса А-215 напрямую свяжет Архангельск с Санкт-Петербургом, даст выход на другие автостреды, обеспечит дальнейший путь в Карелию и Мурманск.

Елена МОСКАЛЕВА



В конце ноября Центром Международного Обучения Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР» по приглашению Чешской ассоциации дорожников была организована поездка делегации подрядных дорожных организаций России в Чешскую республику на Международную конференцию асфальтовых покрытий «Conference asphalt pavement AV'17» и практический семинар в ведущей исследовательской лаборатории Чехии COLAS CZ на тему: «Зарубежный опыт работы с асфальтобетонами. Испытание асфальтобетона по инновационным методикам, новые технологии дорожного покрытия, а также лабораторный контроль по европейским стандартам. Новый ГОСТ на дорожно-строительные материалы по ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». Делегацию сопровождали вице-президент Союза работодателей «АСПОР» Ольга МАХОВА и специалист Центра Международного обучения Анна ШАТОХИНА.

В составе группы были сотрудники ведущей дорожно-строительной организации Оренбургской области ГУП «Оренбургремдорстрой», московские специалисты АО «Трансстроймеханизация», представители ФАУ «РОСДОРНИИ» из Москвы, Воронежа, Ростова.

В первый день после прилета в столицу Чехии город Прагу и размещения в отеле нас ждала увлекательная обзорная экскурсия. Мы окунулись в завораживающий мир контрастов средневековья и современного европейского города, проделав часть пути пешком, часть проехав на комфортабельном автомобиле, чтобы успеть хотя бы бегло ознакомиться со всем многообразием и богатством архитектурного наследия Праги. Пешеходная часть включала осмотр основных достопримечательностей и таких исторических районов Праги как Старый город, Градчаны и Пражский Град. Посетили и знаменитый Карлов мост. В ходе экскурсии мы увидели всю ретроспективу Праги с 9 века, когда прорицательница Либуше предсказала создание города, слава которого пройдет через века, до провокационных инсталляций нашего современника и самого эпатажного чешского скульптора

ДОРОГАМИ ЧЕХИИ



традиционным музыкальным сопровождением аккордеониста-виртуоза.

На следующий день путь лежал в чешский город Йиглав, в лабораторию и асфальтобетонный завод COLAS CZ. Встреча бы-

нар «Зарубежный опыт работы с асфальтобетонами». Участники рассмотрели и обсудили технические аспекты в данной области. Компания COLAS CZ является крупнейшим поставщиком дорожной техники и производителем асфальтобетонных смесей в Чешской Республике. Лаборатория COLAS занимается анализом дорожных покрытий и является исследовательским центром для создания новых материалов и смесей.



Давида Черного. Время благосклонно отнеслось к столице Чешской Республики, позволив взять с собой в будущее по нескольку «безделушек» от каждой эпохи, дабы не забыть ни одного достойного имени, дабы поведать нам о настоящих подвигах и невероятных злодеяниях, свершившихся в пределах крепостных стен главного города королевства Богемии. Провожая в вечность своих старых героев, Прага порождает все новых и новых персонажей, увековеченных в легендах своей духовной родительницы. Зачарованные рыцари, колдуны, зомби, каменные невесты, псоглавые святые и многое другое, покрытое пылью веков, хранится на полках памяти Праги.

Вечером нас ждал приветственный ужин в ресторане национальной кухни с

ла подготовлена по приглашению компании COLAS, которая имеет в настоящее время филиал в ЧР.

После радушной встречи хозяевами и знакомства состоялся практический семинар



После семинара члены делегации осмотрели оснащение испытательной лаборатории и выехали на карьер.

Встреча завершилась дружеским обедом с руководством лаборатории и далее наш путь продолжился в г. Ческе-Будеёвице, где и проходило основное мероприятие – конференция «Conference asphalt pavement AV'17».

Зарубежный опыт

Такая конференция в Чехии проводится раз в два года. В этом году она собрала более 500 участников из многих европейских стран и была посвящена последним достижениям в дорожно-строительной отрасли. Организаторами мероприятия выступали: Ассоциация дорожных подрядчиков Праги, Чешское дорожное общество и эксперты в области производства и изучения асфальтовых дорожных покрытий.

На открытии конференции с приветственными словами к собравшимся выступили почетные гости: Петр Свобода, генеральный секретарь Ассоциации дорожных подрядчиков; Петр Мондштайн, председатель Сообщества чешских дорог; Петр Чыжек, председатель Ассоциации дорожных подрядчиков; Йиржи Хлаваты, Департамент автомобильных дорог и автомагистралей Чешской Республики; Эгберт Бейинг, Европейская ассоциация асфальтобетонных покрытий.

Затем начались доклады первого дня работы конференции. Основные направления докладов – новые материалы и технологии в области асфальтобетонных дорожных покрытий, методы оценки эффективности используемых материалов, а так же соответствие асфальтобетонных смесей европейским стандартам и техническим спецификациям Чехии.

Специалистам представилась уникальная возможность ознакомиться с опытом работы и инновациями коллег из Польши, Турции, Словакии, Австрии, Франции, Чехии.

Следует отметить высокий уровень и профессионализм такого масштабного мероприятия.

Помимо докладов на пленарных заседаниях и технических сессиях в рамках конференции состоялась специализированная выставка технологий, материалов, а также инноваций в области дорожного строительства.

На обратном пути в Прагу мы посетили уникальный средневековый замок Глубока-над-Влтавой, который расположен недалеко от города Ческе-Будеёвице. Глубока над Влтавой – элегантная загородная резиденция рода Шварценбергов. Это один из самых романтических замков Чехии. Он возник в результате перестройки королевской крепости, которую Ян Адольф фон Шварценберг осуществил для своей любимой красавицы жены княгини Элеоноры. Когда она была в Англии на коронации королевы Виктории и увидела их прекрасный замок Виндзор, то тут же решила перестроить по его подобию свое имение. В отличие от других замков страны, Глубока-над-Влтавой совершенно не мрачный. Его белые стены делают его почти воздушным. Издалека он выглядит совершенно нереально и напоминает замок из диснеевского мультфильма. При замке имеется красивейшая застекленная оранжерея и парк площадью 190 гектаров с редкими видами деревьев.

В ходе всей программы поездки специалисты российской делегации получили

уникальную возможность для общения на международном уровне, обменялись идеями и конструктивными решениями, получили доступ к инновациям, которые были сделаны в последние годы в сфере разработки и технологий, а также ознакомились с культурой и традициями Чехии.

Ольга ПОКРОВСКАЯ

Изучаем зарубежный опыт

ДЕЛОВОЙ ВИЗИТ В ШВЕЙЦАРСКИЙ ИНСТИТУТ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА МАТЕРИАЛОВ

Уважаемые коллеги!

Российская ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве АСПОР, Фонд АМОСТ и Центр Международного Обучения приглашают Вас в составе делегации руководителей дорожно-строительного, мостостроительного и строительного комплексов России принять участие в деловом визите в Швейцарский институт контроля качества материалов и лабораторных исследований ЕМРА, а также посетить лабораторию дорожных покрытий и лаборатории по исследованию бетона, строительных конструкций и сооружений в Цюрихе, Швейцария, с 22 по 26 января 2018 г.

ЕМРА – это междисциплинарный исследовательский институт, в состав которого входит несколько лабораторий. Основные направления деятельности лаборатории дорожных покрытий: дорожные материалы и покрытия, полевые испытания эксплуатационных качеств покрытий, герметики, инновационные и мультифункциональные покрытия, многомасштабный и микроструктурный анализ дорожных материалов. Эта лаборатория также занимается разработками самовосстанавливающегося дорожного покрытия.

Основные темы семинара в лаборатории дорожных покрытий:

- Методика проектирования состава асфальтобетонных сме-

сей с целью обеспечения устойчивости к образованию пластической и износной колеи.

- Новые методы испытаний асфальтобетонных и битумов.
- Методы модификации битумных вяжущих с целью увеличения пластичности: добавки, модификаторы и т.д.
- Опыт применения пористого асфальтобетона, ПМА в Швейцарии.
- Распространение и влияние методики Суперлепв в Швейцарии.
- Самовосстанавливающиеся дорожные покрытия.
- Армирование асфальтобетонных покрытий.
- Ресайклинг.

Последние разработки лаборатории ЕМРА по исследованию бетона посвящены огнеупорному самоуплотняющемуся высокопрочному бетону, обеспечению устойчивости бетона к химическим реагентам и воздействию влаги, технологии Smart Dynamic Casting, представляющей собой автоматизированный метод создания опалубки для изготовления уникальных фасадных опор из бетона.

Основные темы семинара в лабораториях бетона, строительных конструкций и сооружений:

- Специальные бетоны (технология, состав, свойства) для производства линейных бетонных изделий по типу разделительных барьеров (Нью-Джерси), бордюрного камня и т.д.
- Обеспечение устойчивости

бетона к воздействию соли и других химических реагентов, защита от разрушения.

- Ремонт бетонных конструкций – выкрашивание, эрозия, сколы, раковины и т.д. (материалы и технология).
- Добавки в бетон: пластификаторы, гидрофобизаторы, влагоудерживающие агенты.
- Использование полимерной фибры совместно или вместо стандартного армирования, виды фибры, технология, преимущества и недостатки.
- Обследование и контроль состояния бетонных конструкций.
- Композитная арматура FRP и ее применение при ремонте мостовых конструкций.
- Использование сверхпрочного фибробетона UHPFRC при строительстве мостов в Швейцарии.

Для участников делегации АСПОР будет организован круглый стол с экспертами института. Приветствуются любые пожелания и дополнения по темам семинара.

В рамках поездки предусмотрено посещение Цюриха и Люцерна – жемчужины Центральной Швейцарии.

По вопросам участия просим обращаться по телефонам:
8 (495) 280-13-04,
моб.тел. 8-903-724-62-25 –
Анисимова Ирина,
e-mail: irina.a@cis-expo.ru

Уважаемые коллеги!

Российская ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Центр Международного Обучения приглашают Вас в составе делегации руководителей и специалистов дорожной отрасли посетить МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ЗИМНЕМУ СОДЕРЖАНИЮ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ «Winter Road Congress 2018» с 6 по 10 февраля 2018 года, г. Лахти, Финляндия.

Winter Road Congress: значимое событие в дорожной отрасли, которое раз в два года собирает на своей площадке представителей 15 стран мира. Событие проводится с 1933 года. Зимний дорожный конгресс является форумом для профессионалов в области зимнего содержания дорог и улиц, а также экспертов в области организации движения и транспортного сообщения в условиях зимы. Передовые знания и тенденции будут представлены на семинарах, выставке и в рамках демонстрационных показов.

В качестве организаторов мероприятия выступает целый ряд профильных организаций: Дорожная Ассоциация Финляндии, является членом Международной Дорожной Федерации (IRF) и занимается продвижением проектов в области развития дорожно-транспортной сети Финляндии, Региональный центр экономического развития, транспорта и окружающей среды, Агентство транспорта Финляндии, Администрация города Лахти, Дорожно-транспортный форум Северных Стран. Помимо организаций, в подготовке мероприятия активно участвуют также крупнейшие подрядчики и компании, работающие в данной отрасли.

В рамках конгресса запланированы выступления Министра транспорта Финляндии, председателя Дорожной Ассоциации Финляндии, руководителя Транспортного агентства Финляндии и представителя муниципальных властей.

Программа международного мероприятия охватывает широкий спектр вопросов:

- уборка снега в экстремальных погод-

ных условиях, новые технологии термической обработки снега, снегоплавильные установки, организация снегосвалок;

- новые бизнес-модели организации содержания дорог в зимний период, повышение качества работ;
- мониторинг, сбор и обработка информации о дорожном движении;
- новые проекты интеллектуальных транспортных систем;
- решение экологических проблем транспортного комплекса;
- государственное регулирование развития дорожной отрасли;
- современные технологии в области проектирования, строительства и оценки состояния дорог и искусственных сооружений;
- использование шин в зимних условиях, грузовой автотранспорт на дорогах Финляндии.
- инновационные технологии и материалы для строительства дорог;
- политика зимнего содержания дорог в Скандинавских странах: основные требования к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог в зимний период и метеорологическому обеспечению;
- оперативное управление работами по зимнему содержанию автомобильных дорог и пути повышения его эффективности;
- инженерные изыскания и лабораторное испытание строительных материалов, конструкций и грунтов, инженерно-технический консалтинг;
- особенности зимнего содержания дорог и борьба со скользкостью в Скандинавских странах. Защита дорог от скользкости, испытания соляных растворов и смоченной соли, использование деревянной стружки;

• применение современной техники, материалов и технологий для борьбы с зимней скользкостью, утилизацией снега, ремонта дорог и обеспечения безопасности дорожного движения.

• состояние и развитие дорожной отрасли Финляндии;

• инвестиционная политика государства в дорожном строительстве.

Все доклады на Конгрессе сопровождаются синхронным переводом на русский язык!!!

На международном Конгрессе соберутся специалисты со всего мира. Помимо сессий Конгресса представлена захватывающая выставка передовых технологий и услуг в дорожной отрасли, а также демонстрация дорожных машин, оборудования. Ожидается, что на выставке побывают тысячи посетителей. Неотъемлемой частью конгресса является также общение и встречи с коллегами и партнерами.

На выставке «Winter Road Congress 2018» будут представлены следующие разделы:

- снегоуборочная техника, снегопогрузчики,
- противообледенительное оборудование,
- оборудование для зимнего содержания тротуаров и велосипедных дорожек,
- световое оборудование для содержания зданий и открытых площадок,
- запасные части и изнашиваемые детали,
- оборудование и техника для обслуживания и текущего ремонта дорог в зимний период,
- ремонтное оборудование и ремонтные службы,

• организация дорожного движения и обеспечение безопасности дорожного движения в зимний период,

• подрядные организации и инженерно-консультационные компании, ассоциации и другие организации в сфере зимнего содержания дорог.

- зимняя уборка улиц,
- информационные технологии,
- зимние шины и устройства противоскольжения,
- транспортные средства повышенной проходимости.

Участников делегации ждет насыщенная деловая и экскурсионная программа, круиз «Tallink SILJA». Паромы «Силья Лайн», идущие по маршруту Хельсинки-Стокгольм («Серенада» и «Симфония») являются великолепными 5-звездочными плавающими отелями. В них всегда можно почувствовать теплую интернациональную атмосферу, особенно царящую в самом центре лайнера, на фешенебельной улице Променад. Здесь прогуливаются люди со всего мира. На этой улице можно посетить потрясающие рестораны, бары, кафе и магазины. По достаточно умеренным ценам здесь можно приобрести подарки и сувениры своим близким, друзьям и родным. В магазинах представлен довольно широкий ассортимент высококачественной продукции и товаров знаменитых финских торговых марок.

По вопросам участия обращайтесь по тел.: **8 (495) 280-13-06,**
моб. 8-965-445-73-33 –
Шатохина Анна,
e-mail: ashato133@gmail.com

Скорбная весть

УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ О.И. САПОВ

9 декабря 2017 года скоропостижно скончался на 76-м году жизни старейший работник дорожной отрасли САПОВ Олег Иванович.



Почти вся жизнь Олега Ивановича связана с Рязанской землей. Он родился в селе Ключ Кораблинского района Рязанской области. После окончания школы поступил в Рязский дорожный техникум. По завершению учебы, по распределению, был направлен в Горьковскую область, где около 7 лет проработал на разных должностях в дорожных организациях. В 1973 году он возвращается на свою малую родину – Кораблинский район. Он поступил на работу на должность прораба во вновь создаваемую дорожно-механизированную колонну (ДПМК). В 1977 году становится ее руководителем. На долгие годы основным делом его жизни становится строи-

тельство сельских дорог. Благодаря его трудам за 1997–2001 годы были проведены планомерный ремонт и реконструкция автодорог Рязань – Ряжск – Ефремов, Пехлец – Кораблино – Скопин, а также ряд подъездов к сельским населенным пунктам. Последние 15 лет, наряду с дорожной деятельностью, он активно занимался сельскохозяйственным производством, выращивая зерновые культуры, развивая животноводство. Но главным его призванием было дорожное строительство. За трудовые успехи ему были присвоены почетное звание «Заслуженный строитель России», «Почетный дорожник». За большую благотворительную деятельность он удостоился званий «Почетный гражданин г.Кораблино» и «Почетный гражданин Рязанской области». Он награжден Золотой медалью Фонда мира за бескорыстное человеколюбие и медалью «За милосердие».

Светлая память об Олеге Ивановиче навсегда останется в наших сердцах. Выражаем искренние соболезнования родным и близким Олега Ивановича.

Совет Союза работодателей «АСПОР», Совет ветеранов Росавтодора, коллеги, друзья

