

А ВДРУГ ЗИМА НЕ ПРИДЕТ?

В одном российском городе, после снежной зимы 2004 – 2005 годов, чиновники решили подсчитать убытки, связанные с блокировкой дорог от не вовремя убранного снега. В расчет взяли расходы на увеличение потребления топлива при простое в пробках, убытки от аварий на дорогах, сделали поправку на повышенный износ дорожного покрытия.



За базу для расчетов приняли среднестатистические цифры продолжительности снежного периода в центральной полосе России, которая в среднем составляет 120–140 дней, до 60 дней в южных районах и до 300 дней в северных. Цифра получилась ощутимой – более 7% от всех расходов на дорожное хозяйство города.

Стали думать. Как снизить затраты? Увеличить финансирование? И да и нет. В таких условиях всегда работали, хотя проблемы и возникали, но ситуацию всегда разрешали, благодаря самоотверженному труду дорожников. Может быть, дело в нехватке снегоуборочной техники? Опять же: и да и нет. Да денег всегда недостаточно, в то же время в последние годы Росавтодором ежегодно закупается до 400 единиц уборочных машин, и это только для федеральных управлений дорог.

Как сообщил генеральный директор крупнейшего в России производителя снегоочистителей ОАО «Севдормаш», Е.И. Старчак: «В 2004 году мы выполнили контракт с Росавтодором на поставку 6 одномоторных шнекороторных снегоочистителей». Остальные средства были затрачены Росавтодором на закупку около 350 снегоочистителей плужного типа. На такую пропорцию в выборе плужно-щеточных и шнекороторных снегоочистителей повлияла ориентация на содержание дорог в странах Евросоюза (ЕС), где в основном равнинный ландшафт, и где ограничиваются использованием плужно-щеточных машин. Только в странах ЕС средняя продолжительность снежного периода равна 50 дням. И такое копирование норм Западной Европы на российские условия приводит к снижению пропускной способности наших автомобильных дорог и увеличению затрат на уборку снега. Подтверждение этому – ситуация на федеральной трассе «Дон» в конце зимнего сезона 2004–2005 годов. Мы осветили ее в материале «Погодные условия или системная ошибка?» («Автомобильные дороги» № 3/2005).

А вот как подал эту ситуацию журналист «Первого канала» Дмитрий Разворотнев в программе от 02.02.05.

«Федеральная трасса «Дон», которая стояла в течение последних четырех суток, наконец, поехала. Правда, пока очень медленно. Полтора метра снега – это как раз по грудь взрослому. А рядом бугор, где и вовсе намело четырехметровые сугробы. На границе Воронежской и Ростовской областей буквально по уши в снегу оказались и люди и машины. Уже четвертые сутки здесь пытаются бороться со снегом.

Тракторы и военные роторные снегоочистители, а затем и армейские тягачи на танковой платформе. Все, что движется и способно расталкивать снег, дорожники согнали в эти дни на трассу Москва – Ростов. Водители присмотрелись и сравнили: четырехметровый сугроб все-таки выше двухэтажного автобуса».

Почти неделю трасса была парализована. И если бы не армейские машины 50-60-х годов выпуска, которые были в достижимом радиусе и пришли на помощь дорожникам, потери были бы неизмеримо больше. Не дошло до обморожений, и как следствие, до человеческих жертв.

А был бы выдержан один маленький норматив Росавтодора, утвержденный им самим же: «На 150 км мастерского участка федеральной трассы должно приходиться 2 единицы шнекороторных снегоочистителей ДЭ-210Б», и проделки матушки-зимы дорожникам показались бы просто шуткой.

Да, еще спасибо Министерству обороны: шнекороторные снегоочистители ДЭ-210Б, прибывшие с ближайших военных аэродромов, переломили ситуацию на федеральной трассе «Дон».

Обычно заказы на снегоуборочную технику дорожники размещают перед началом летнего периода эксплуатации или, в крайнем случае, за полгода до начала зимнего периода. У производителей есть время комфортно провести предпродажные испытания, обучить обслуживающий персонал подрядчика, еще раз проверить все оборудование. Это в теории. А на практике заказы на снегоочистители часто размещаются в пожарном порядке. Летом дорожники заняты покосом травы, вырубкой кустарников, обновлением разметки. А ближе к зиме у поставщика раздается звонок с просьбой «отгрузить завтра штук десять снегоочистителей». Выполнить такую просьбу даже при всем рвении производителю просто невозможно, поэтому машиностроители просят дорожников заранее позаботиться о поставке снегоочистителей, тем более что синоптики предсказывают этой зимой в большинстве регионов России осадки, превышающие в несколько раз уровень сезона 2004–2005 годов.

ЗАО «КОМИНВЕСТ-АКМТ» – управляющая компания ОАО «Северодвинский завод дорожных машин» предлагает шнекороторные и фрезерно-роторные снегоочистители различной производительности от машин для горных перевалов на базе шасси Кировца до малогабаритных машин на шасси МТЗ. Стоимость машин варьируется от 25 до 150 тысяч долларов. На все снегоочистители производства «Севдормаш» распространяется 2-летняя гарантия. За аналогичную технику западного производства придется выложить более 300 тысяч долларов.

Конечно, можно приобрести вместо качественной снегоуборочной техники разного рода самоделки из ближнего зарубежья, и как бы сэкономить средства. Только такая экономия зачастую оборачивается огромными затратами в самый неподходящий период, когда надо убирать снег. А зачастую и человеческими жертвами.

Время для принятия решения еще есть. И, надеемся, зима со снегом в этом году придет не вдруг.

Николай ВАСИЛЕНКО