

Динамика совершенствования

За сравнительно короткий период деятельности ООО «Инжиниринговая компания «Новые технологии дорожного хозяйства» (ИК «НТДХ») стало одной из наиболее мощных организаций, занимающихся строительством и реконструкцией автомобильных дорог России, их эксплуатацией и комплексным обустройством. Это стало возможным благодаря составу предприятий, которые объединились в рамках управляющей структуры. Большинство дорожно-строительных, производственных и сервисных компаний уже заявили о себе как о лидерах отрасли. Одна из них – ООО «Дорога».

На самой «олимпийской» трассе

Сегодня ООО «Дорога» – крупная дорожно-строительная организация, работающая на федеральных трассах Южного и Центрального федеральных округов. А выросла она из малого предприятия, образованного немногим более двадцати лет назад в городе Армавир Краснодарского края. Первый директор Вилорик Васильевич Борисов уверен, что во все времена в основе любого успеха будут профессионализм и желание реализовать его в деле, а также постоянная работа над улучшением качества и повышением ответственности каждого работника за результаты труда. Потому, наверное, в ООО «Дорога» изначально образовался костяк квалифицированных специалистов, которые задавали темпы, стиль работы и концентрировали вокруг себя новый кадровый состав на основе существующего примера, создавали филиалы по уже заданным принципам работы. Цели и задачи совпадают с основными направлениями деятельности ИК «НТДХ», и вхождение в структуру управляющей компании позволило ООО «Дорога» открыть для себя новые возможности роста и развития, эффективного решения вопросов технической и технологической модернизации, инновационной политики.

– Из года в год объемы выполняемых нами работ растут, – рассказывает генеральный директор ООО «Дорога» Анзор Хевсоков. – Приоритеты остаются не-



изменными: трудимся на федеральных автомобильных дорогах, преимущественно это М-4 «Дон» и М-29 «Кавказ». В этом году прибавили сложное олимпийское направление – генеральный подряд на капитальный ремонт федеральной автомагистрали М-27 Джубга – Сочи (участок 191–204 км). Несмотря на кажущуюся небольшую величину работ – 13 километров, этот участок стал для нас показательным: и по уровню сложности, и по уровню ответственности. Дело в том, что он проходит непосредственно по городу Сочи через Хосту, Адлер до границы с Абхазией. Это самая «олимпийская» трасса – Курортный проспект. Причем работы ведутся во время движения транспорта. Здесь довольно большие объемы – замена асфальтобетонного покрытия, ремонт и реконструкция подпорных стенок и железобетонных барьерных ограждений, улучшение дорожной инфраструктуры – тротуары, освещение, обустройство пешеходных переходов. Контракт двухлетний, до конца 2013 года, и имеет целью привести в порядок автомобильную дорогу перед Олимпиадой.

Для ООО «Дорога» работа на сочинском объекте – это и зона особого внимания, и показатель роста и признания. Сочи уже сегодня является лицом России – подготовку объектов контролирует Международный олимпийский комитет, и дорожники понимают, что надо сделать все от них зависящее, чтобы провести достойно спортивный форум. Сжатые сроки и стесненные пло-





щадки заставляют находить нестандартные решения тех или иных задач, при этом соблюдая высокие стандарты требований заказчика.

Работает в Сочи Северо-Кавказский филиал. Именно с него началась история ООО «Дорога». Анзор Фуадович уверен в надежности и добросовестности работников коллектива — они уже неоднократно проходили испытания, что называется, «в деле» и доказали, что могут справиться с задачами в различных условиях, в том числе особой сложности.

Что касается сочинского участка, то здесь, к примеру, существует запрет на проведение работ по устройству асфальтобетонного покрытия с 15 мая по 15 сентября. Однако работы не остановятся — в летний период будет проводиться ремонт, а где требуется, и реконструкция подпорных стен и их усиление, устройство современной качественной отделки. Предстоит обновить и уникальную пятиярусную подпорную стенку на этой дороге, высота которой в общей сложности достигает 10 метров.

Первые шаги филиала

На этой автотрассе проходит «обкатку» и новый коллектив, который стал филиалом ООО «Дорога». Это образованное 2 февраля 2012 года подразделение МСУ-1. Впрочем, «обкатка» — это, скорее, проверка возможностей нового коллектива работать по высоким стандартам

Факты в цифрах

ООО «Дорога» — это:

- пять дорожно-строительных управлений и одно мостостроительное;
- два автотранспортных предприятия и два управления снабжения с собственным подвижным составом, которые в последние годы выполняют работы в Ростовской, Тульской, Воронежской, Липецкой, Брянской, Московской областях и в Краснодарском крае;
- восемь модульных асфальтобетонных заводов;
- три цементно-бетонных завода;
- два дробильно-сортировочных комплекса;
- три эмульсионных установки;
- семь производственных баз;
- свыше 5 млрд рублей — ежегодный объем выполняемых работ.

ООО «Дорога». Кадровый состав — это мостостроители с солидным опытом работы. Возглавляет коллектив Геннадий Кудухов, который до этого был руководителем мостостроительного управления в Белоруссии. Вместе с ним в Сочи приехали его коллеги, с которыми неразлучен долгие годы, которые сегодня являются основным кадровым звеном подразделения. Впрочем, и МСУ-1 пришлось искать нестандартные решения.

— Мы выполняем работы по устройству подземных пешеходных переходов на 186 и 203 километрах, — говорит Геннадий Георгиевич. — Причем делаем это открытым способом с перекрытием только одной полосы движения. Приходится трудиться и ночью — в условиях действующей дороги, днем практически невозможно организовать подвоз техники, материалов и людей из-за автомобильных пробок.

Уже в ноябре переход на 186 км должен быть сдан в эксплуатацию. Сразу бросилась в глаза отличительная черта работы коллектива МСУ-1: высокая культура производства.

— Изначально была поставлена задача стремиться к аккуратности и соблюдению чистоты. И в меру возмож-



ностей мы это делаем, — скромно заметил Геннадий Кудухов. — Строительство ведется в курортной зоне, и мы стараемся организовать работу так, чтобы отдыхающие не испытывали неудобств от близости строительной площадки.

— Ранее мы занимались исключительно дорожно-строительными работами, но из практики увидели, что привлечение организаций по строительству искусственных сооружений на субподряде не всегда оправданно, а иногда и грозит затягиванием сроков, — продолжает генеральный директор ООО «Дорога» Анзор Хевсоков. — На новых объектах сейчас высокие требования по обеспечению гарантийных обязательств, и в целом ответственность за качество всех работ лежит на генподрядчиках. Поэтому очевидной стала задача иметь свое мостостроительное подразделение. Первый шаг сделан, и надеемся, что постепенно будем наращивать обороты, объемы, приобретать оборудование, опыт. Думаю,



работа на сочинских объектах — это хорошая возможность создать сплоченный коллектив профессионалов и подготовиться к выполнению еще больших задач строительства: путепроводы, эстакады.

Направления для применения

— Динамика роста ООО «Дорога» за последние годы смещается в сторону роста объемов работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог в качестве генерального подрядчика, — говорит Анзор Фуадович. — Ранее ООО «Дорога» выходило как генподрядчик в большей части на объекты ремонта и капитального ремонта, параллельно работая как субподрядчик на объектах строительства и реконструкции. Но начиная с 2008 года мы стали самостоятельно брать объекты нового строительства. К примеру, большой объект реконструкции — тре-

тий пусковой комплекс 931 километра автомагистрали М-4 «Дон» в районе Каменск-Шахтинского Ростовской области. Завершен в 2009 году. А реконструкция 907–925 км М-4 «Дон» — в 2011 году. В ближайшее время приступаем к работам по большому объекту в Воронежской области. Проведены торги по контракту, и мы стали победителями конкурса на реализацию проекта реконструкции 588–591 км М-4 «Дон» — это район пересечения автомагистрали с подъездом к городу Лиски (Лискинская развязка). Впрочем, у нас в этом году и масштабные задачи по выполнению субподрядных работ, которые не менее важны для нашей организации. Это и выход на новые перспективные направления, и опыт, и укрепление деловой репутации как надежного партнера.

— Мы не только используем лучшие материалы, в том числе на основе полимеров, для улучшения свойств



Мнение

Александр Александрович Бедусенко — заместитель генерального директора компании рассказал о работе производственных филиалов ООО «Дорога».

Прежде всего он подчеркнул, что все они имеют производственные мощности и техническую базу, укомплектованы профессиональным кадровым составом. Это позволяет подразделениям мобильно выполнять задачи любой сложности. Например, Новоусманский филиал, который работает в Центральной России, в основе своей передислоцирован в Подмосковье — кстати, ООО «Дорога» тем самым впервые вышло на подрядные работы в этом регионе. Это строительство платной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург в качестве субподрядчика на объекте одной из крупнейших дорожно-строительных организаций страны — ООО «Трансстроймеханизация». Поставлена задача выполнения полного комплекса работ от начала и до сдачи в эксплуатацию двух важных транспортных развязок, одна из которых будет находиться сразу за Химкинским лесом.

Другой филиал ООО «Дорога» — ДСУ-3 сейчас располагается в городе Брянске. А изначально базировался в Туле. В последнее время филиал занимался большими объемами работ на обходе Брянска. Но сейчас все зада-

чи там выполнены, и подразделение намечено передислоцировать на юг России, где у компании намечаются большие объемы работ.

ДСУ-4 находится в районе Каменск-Шахтинского Ростовской области и сейчас занимается окончанием переходящего контракта по реконструкции автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке 808–811 км. В этом году объект будет завершен и сдан в эксплуатацию. Параллельно филиал включился в реконструкцию 15-километрового участка М-4 «Дон» как субподрядчик у ОАО «Донаэрострой».

Филиал ДСУ-5 располагается в районе города Боброва Воронежской области и сегодня намечен как базовый для реконструкции Лискинской развязки. А сейчас здесь занимается ремонтом и капитальным ремонтом в рамках заказа Черноземуправтодора на федеральной автомагистрали Курск — Воронеж — Саратов на участке между Воронежем и Борисоглебском.

Выполнение производственных задач было бы невозможным без специализированных подразделений, концентрирующих автомобильный и технологический транспорт. Это филиалы ООО «Дортранс» и «АТП-1» — они выполняют работы как по обслуживанию производственных филиалов, так и оказанию услуг другим компаниям, в том числе в рамках ИК «НТДХ».



битумов, — продолжает Анзор Фуадович. — Например, одними из первых применили на юге России щебеночно-мастичные асфальтобетоны, постоянно следим за научными исследованиями в этой области. Кроме того, у нас выполняется программа технического перевооружения, и на этой основе идет рост наших возможностей.

Все самосвалы и частично технологический транспорт приобретаются в лизинг. К примеру, такая схема позволила уже в нынешнем году оснастить Новоусманский филиал, которому предстоят большие объемы работ, 16 самосвалами MAN и МАЗ. Еще восемь МАЗов пришли в филиал ДСУ-4 и четыре — в ДСУ-3. Среди других видов техники в этом году в подразделения поступили катки Ammann, экскаватор Hyundai, автобусы для перевозки людей, автотопливозаправщики.

Одно из важнейших направлений — обновление асфальтобетонных заводов: приобретены два завода УДМ-120. Это отечественное оборудование, выпускаемое заводом «Уфадормаш», но с применением передовых зарубежных достижений. Основное их преимущество — мобильность. Легкособираемые и легкодемонтируемые — можно быстро запустить, произвести необходимый объем асфальтобетонной смеси и переместить на новый участок. Имеющиеся у ООО «Дорога» заводы, среди которых, к примеру, оборудование ведущих мировых производителей Marini и Astek, также отвечают требованиям качества, но вопрос их мобильности не всегда достаточно продуман.

Будущее готовим сегодня

— Образование инжиниринговой компании явилось стадией роста, результатом оптимизации подхода к организации всего процесса управления, — считает Анзор Хевсоков.

Отдельные организации, входящие в структуру, обеспечивают работу по содержанию автомобильных дорог, другие — занимаются ремонтом и реконструкцией, зачастую тех же участков. Но возникают потребности оперативного решения проблем, а порой и помощи как при строительстве, так и при обслуживании (к примеру, в зимнее время).

— Работая на реконструкции, ООО «Дорога» берет на себя обязательства обеспечивать непрерывную эксплуатацию этих участков, — продолжает Анзор Фуадович.

— И затруднений быть не должно. А чем этого можно достичь? Четкой организацией движения за счет поддержания качества покрытия, установки знаков, комплексного обустройства и содержания всей поверхности проезжей части в чистоте и порядке. И в этом обязательно помогает эксплуатационная организация. На мой взгляд, с созданием управляющей компании мы сегодня достигли того уровня, когда можем выходить на реализацию контрактов жизненного цикла.

Само по себе понятие «КЖЦ» пока еще новое, введенное в торгах начиная с прошлого года только в рамках Госкомпании «Российские автомобильные дороги». Такие контракты включают обязательства генподрядчика, который в торгах победил на каком-то из участков: это работы по строительству или реконструкции с вводом участка в эксплуатацию и его обслуживание. План строительства реализуется за 2–3 года, а последующая эксплуатация — более 12 лет, куда входят два цикла ремонта через каждые четыре года. И завершает 12-летний этап капитальный ремонт дороги. Эта программа является обязательным условием в КЖЦ, а отсюда и ответственность организации. В случае КЖЦ есть возможность, к примеру, при строительстве пойти на определенный перерасход средств или повышенные затраты, не предусмотренные контрактом. Устройство верхнего слоя из асфальтобетона, отвечающего требованиям к качеству, может быть улучшено с целью продлить срок службы с использованием различных дорогостоящих добавок и компонентов. Эти затраты в таком случае может взять на себя сам генподрядчик с целью их экономии при последующей эксплуатации.

— Имея в структуре ООО «Инжиниринговая компания «Новые технологии дорожного хозяйства» компании, занимающиеся эксплуатацией, мы можем объединить усилия по созданию качественных дорог, — делает заключение Анзор Хевсоков. — Мы понимаем, что в этом случае все последующие затраты напрямую зависят от того, как мы, ООО «Дорога», сделаем свою работу. Сегодня я могу ответственно заявить, что мы готовы решать такие задачи и технически, и технологически, и кадрово. Подобного рода контракты должны стать для нас новым этапом в развитии. ➔

Михаил Бобрышев