

# САМАРАТРАНССТРОЙ НА «ТЫ» С ГЛОНАСС

Среди основных видов деятельности ООО «Самаратрансстрой» – строительство и ремонт автомобильных дорог, взлетно-посадочных полос и аэродромов, тоннелей, мостов, подземных сооружений, производство железобетонных изделий. Благодаря накопленному опыту, профессионализму своих работников и современному парку спецтехники компания зачастую с опережением сроков выполняет госзаказы по развитию дорожно-транспортной сети в своем регионе. При этом сданные в эксплуатацию объекты отличаются высоким качеством и длительным сроком эксплуатации. В настоящее время ООО «Самаратрансстрой» ремонтирует участки Московского шоссе и Ново-Садовой улицы – главных автомагистралей в Самаре, а также весной выиграла торги в тендере на окончание строительства Кировского мостового перехода. В рамках капремонта дорог будет не только полностью восстановлено дорожное покрытие, но и установлены новые ограждения, светофоры, освещение, нанесена дорожная разметка, выполнен целый комплекс работ по благоустройству прилегающих территорий. В беседе с корреспондентом журнала «Дороги и транспорт» директор компании Сергей Сурков рассказал о нелегкой будничной работе дорожников, применяемых специалистами предприятия современных технологиях, позволяющих в сжатые сроки реализовать самые сложные проекты.



Директор компании  
ООО «Самаратрансстрой»  
Сергей СУРКОВ

– Сергей Юрьевич, сегодня в стране взят долгожданный курс на инновационное развитие и импортозамещение. Какие новые технологии и материалы освоены специалистами предприятия?

– Чтобы сохранить конкурентоспособность, мы стараемся использовать самые современные технологии приготовления асфальтобетонных смесей и монолитного бетона. Применение различных добавок, в том числе отечественного производства, позволяет значительно улучшить качество дорожного полотна, его прочность, долговечность и стойкость к нашим климатическим условиям.

Предприятие имеет высокотехнологичные производства. По мере их модернизации мы наладили выпуск асфальтобетонных

смесей различных марок, в том числе щебеночно-мастичные со стабилизирующими добавками и модификаторами.

Мы приобрели установку по производству полимерно-битумного вяжущего (ПВВ). Ее запуск позволил нам выпускать асфальтобетонную смесь на основе ПВВ. Дорожное покрытие, устроенное с применением модифицированных битумов, отличается долговечностью, устойчивостью к растрескиванию, образованию колеи, температурным перепадам.

Для повышения качества работ заказчик требует сегодня использования перегружателей, которые позволяют бороться с сегрегацией асфальтобетонной смеси. Мы внедрили в свой производственный процесс и это высокопроизводительную технику.

Одним из главных достижений компании стало применение технологии спутникового позиционирования на основе систем ГЛОНАСС/GPS, которая позволила нам выйти на качественно новый уровень ведения практически всех видов ремонтных и дорожно-строительных работ. Основное преимущество этой отечественной космической технологии основано на применении цифровых систем автоматического нивелирования для дорожно-строительных машин: автогрейдеров, бульдозеров, экскаваторов.

Работа системы основана на использовании 3D цифровой модели проектной поверхности, которая в виде файла закладывается в бортовой компьютер в кабине машины. В режиме реального

времени на основе данных, получаемых от расположенных на отвале ГЛОНАСС/GPS приемника и датчиков, определяется положение лезвия отвала. Оно сравнивается с цифровой моделью проекта (ЦМП). Далее система вычисляет требуемое смещение отвала машины, который в автоматическом режиме удерживается в проектное положение.

**– Новые технологии применяются для улучшения качества работ, снижения издержек. Какова эффективность внедрения цифровых систем в дорожное производство?**

– Прежде всего, хочу отметить, снижение влияния человеческого фактора и высокую точность работ: расхождение с проектом составляет всего лишь 0,3-2 см, в зависимости от типа машины и типа системы. Во-вторых, существенно сокращается перерасход материала на выравнивание слоев дорожной одежды. Средняя экономия при устройстве выравнивающего слоя дороги шириной девять метров составляет около 200 м<sup>3</sup> на 1 км, при условии, что грейдер, оснащенный системой, работает только по основанию. И, наконец, это уменьшение сроков работ. Средняя выработка автогрейдера, оснащенного 3D системой, увеличивается в 2-2,5 раза. При выполнении подготовительных работ техника не простаивает: поскольку система самостоятельно копирует проект на реальную поверхность, разбивка пикетажа и высотных отметок не требуется. Время на проведение геодезических работ сокращается на 90 %.

**– Ваша компания специализируется не только на дорожно-строительных работах, но и занимается содержанием автодорог.**

– Да, мы обслуживаем 160,77 километров федеральной автодороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск на участке км 1034+000 - км 1194+766. Главная наша задача – обеспечение круглогодичного безопасного и бесперебойного движения транспорта, а также сохранности имущественного комплекса, включающего дорожные сооружения. У нас есть отдельное подразделение, которое выполняет в основном работы по содержанию автодороги.

**– Применением новых технологий и дорожно-строительной техники с программным обеспечением предполагает наличие высококвалифицированных специалистов. Как решаете этот вопрос?**

– Подготовке кадров в нашей организации уделяется особое внимание. В 2013 году на базе Сергиевского губернского техникума по инициативе руководства нашей организации была создана бюджетная группа «Машинисты дорожных и строительных машин». Сейчас в ней обучаются 28 учеников, которые по окончании техникума должны отработать в нашей организации не менее трех лет. Мы поддерживаем ребят, даем рабочие места во время летних каникул, обучаем на практике всем тонкостям профессии, выплачиваем ежемесячную стипендию. В 2014 году открылись еще две группы по этой же специальности, в которых на анало-



гичных условиях обучаются 34 ученика.

Многие рабочие нашей компании учатся в высших учебных заведениях: Самарской государственной архитектурно-строительной академии, Самарском техническом университете, Самарской государственной сельскохозяйственной академии и других. Им наше предприятие предоставляет и оплачивает учебные отпуска. В 2015 году в организации проходили практику 45 студентов разных высших и средних учебных заведений.

**– В период кризиса в отрасли ощущается инвестиционный голод. Из-за недостатка финансирования заморожено или частично приостановлено строительство отдельных дорожно-транспортных объектов. Как отразилась нынешняя экономическая ситуация в стране на деятельности вашего предприятия? Какие проблемы спровоцировал кризис и как их необходимо сегодня решать?**

– Проблемы наши типичны для всех компаний, занятых в дорожном строительстве: острая нехватка средств на приобретение новой техники, постоянно растущие цены на дорожно-строительные материалы, большие транспортные издержки, высокие цены на энергоносители. Решение этих проблем напрямую зависит от грамотного совершенствования системы государственного управления дорожным хозяйством, формирования новых источников денежных средств для развития отрасли.

Отмечу и такую проблему, как

необходимость повсеместного повышения качества и долговечности дорожных конструкций и покрытий. Для ее решения требуется разработка новой нормативно-методической базы, предполагающей широкое использование современных отечественных материалов и технологий в дорожном строительстве.

**– Что позволило ООО «Самаратрансстрой» за столь короткое время выйти в число лидеров дорожного строительства региона? Понятно, что «кадры решают все», но и без материально-технической базы добиться успеха и быть конкурентноспособными, вряд ли бы удалось. Было бы интересно узнать о производственном потенциале предприятия.**

– ООО «Самаратрансстрой» имеет на своем балансе семь асфальтобетонных заводов, расположенных в разных районах области. Это дает возможность существенно уменьшить логистические издержки при доставке смесей к конкретному месту при строительстве и ремонте дорог общего пользования. Производительность каждого завода составляет 120-160 тонн асфальтобетона в час каждый. Материально-техническая база включает также установки для производства битумной эмульсии и ПБВ, мобильный дробильно-сортировочный комплекс производства Финляндии производительностью 150 тонн/час, 160 единиц дорожно-строительной техники российского, немецкого, американского производства, автобусы для перевозки рабочих

бригад, 100 грузовых автомобилей импортного и отечественного производства. Организация постоянно осваивает новые технологии производства асфальтобетонной смеси и укладки асфальтового покрытия автодорог. В ООО «Самаратрансстрой» сегодня работают 1200 человек.

**– У каждой компании своя история развития. С чего все началось...**

– ООО «Самаратрансстрой» учреждено в 2011 году, хотя ее история начинается с 2001 года, когда нынешний руководитель нашего холдинга Андрей Валентинович Мурзов создал дорожно-транспортную компанию «Скиф». Ее основным видом деятельности была доставка инертных грузов. Первоначально технический парк насчитывал всего пять автомобилей КАМАЗ. В период бурного развития компании с 2001 по 2011 года она сумела нарастить солидный технический и кадровый потенциал, что позволило освоить новые направления: строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог. Для развития этой деятельности и было учреждено в 2011 году ООО «Самаратрансстрой».

**– Сергей Юрьевич, что пожелаете коллегам ко Дню дорожника?**

– Уважаемые работники ООО «Самаратрансстрой»! Пусть в вашей жизни будет широкая и гладкая дорога к счастью, с ровными успехами и прочным покрытием здоровья. И пусть на ней никогда не встречаются ямы невзгод и выбоины печалей. Поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства! ■

