

НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

Материалы блока
подготовила
Сталина КУЗНЕЦОВА

Новгородская область РОССИЯ НАЧИНАЕТСЯ ОТСЮДА



- 49** От первого лица
- 52** Справедливости ради
- 55** Вода камень точит
- 63** Демянский котел
- 64** Большое видится на расстоянии
- 68** Пора расставить приоритеты

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Новгородская область расположена между двумя мегаполисами – Москвой и Санкт-Петербургом, что, конечно, дает территории свои плюсы и минусы. С одной стороны, удобная география обуславливает возможности использования транспортных магистралей, налаживания экономических и торговых связей с соседними регионами, привлекая инвесторов. С другой стороны, для повышения конкурентоспособности область должна уделять особое внимание созданию новых рабочих мест, комфортному проживанию населения. Нам было интересно, как выглядит область сегодня с точки зрения социально-экономического развития, состояния дорожно-транспортной инфраструктуры, как решаются проблемы в этой отрасли, каковы перспективы развития региона. Об этом рассказывает губернатор Новгородской области Сергей МИТИН.



Сергей МИТИН, губернатор Новгородской области

Слава земли новгородской

Вначале я должен сказать, что горжусь возможностью работать в Новгородской области. Это древняя земля, с богатой, уникальной историей, которую должны знать все жители нашей страны, потому что здесь – истоки России, православия, духовности и культуры. Это отеческий дом для россиян. Недавно вместе со всей страной мы отмечали 1150-летие зарождения российской государственности. Именно на Новгородской земле произошло призвание варягов, легендарного Рюрика, и началось оформление государственной территории Руси, что подтверждает историография. На территории нынешней Новгородской области насчитывается более 4600 памятников истории и культуры, в список Всемирного наследия включены около 70 уникальных ансамблей и памятников старины. Новгород возник как пункт торговли, обмена на перекрестке водных и сухопутных путей, стал политическим и торговым центром древней Руси,

центром международной интеграции, достаточно вспомнить, что в XIV-XV веках главным партнером Новгорода являлось крупнейшее торговое объединение Европы – Ганзейский союз.

В дни Великой Отечественной войны, 70-летие Победы в которой мы отмечаем в этом году, 70 тысяч фронтовиков-новгородцев присягнули на верность Отчизне, 86 из них стали Героями Советского Союза. В Новгородской области теперь два города носят почетное звание «Город воинской славы». В 2008 году оно было присвоено Великому Новгороду, а 6 апреля 2015 года Президент России Владимир Путин, открывая Вахту Памяти в Старой Руссе, объявил о присвоении городу этого почетного звания. С Новгородской землей, которая столетиями была надежной крепостью на северо-западных рубежах, связана слава русского воинства: от стен новгородской Софии уходили защищать родную землю дружины Александра Невского, здесь Петром Первым

была сформирована старейшая в истории Отечества воинская часть, в первых рядах ополченцев Отечественной войны 1812 года были новгородцы. Продвижение немецко-фашистских войск к Москве и Ленинграду в годы Великой Отечественной войны было остановлено здесь. Цена этого подвига – жизни десятков тысяч солдат. Многие города и населенные пункты Новгородчины, в том числе и Великий Новгород, после войны буквально возрождались из руин. Мы никогда не должны забывать о подвигах наших земляков – защитников и созидателей во все времена.

Великий Новгород сегодня

Сейчас Новгородская область – динамично развивающийся регион. Многие достижения прошлого сохраняют актуальность и сегодня. Традиции и преимущества древнего Новгорода – предприимчивость, серьезный подход к делу, которые находят свое отражение в современной модели развития региона.

Наши действия направлены на обеспечение роста экономики, увеличение доходов населения, улучшение демографической ситуации в регионе. Приведу некоторые статистические данные. В прошлом году валовый региональный продукт по оценке составил 190 млрд. рублей, был обеспечен темп роста 107,6%. По показателю на душу населения область находится на 31 месте в стране. Вклад малых предприятий в ВРП области ежегодно увеличивается, он выше, чем в среднем по России.

Темп роста объема инвестиций составляет 115,3% – мы заняли по итогам прошлого года восьмое место в стране, и второй год подряд становимся первыми в Северо-Западном федеральном округе. Шестой год подряд уверенно растет промышленное производство, мы занимаем седьмое место в России и второй год лидируем на Северо-Западе. Рост обеспечивают обрабатывающие производства, такие как ОАО «Акрон», которое реализует долгосрочную инвестиционную программу по строительству нового агрегата «Аммиак-4» с объемом инвестиций более 17 млрд. рублей. В ряду участников значимых инвестиционных проектов области – ОАО «Боровичский комбинат огнеупоров», ОАО «123 Авиаремонтный завод», ОАО «Великоновгородский мясной двор», ОАО «Лактис». Очень радует, что увеличилось производство традиционной для Новгородской области радиоэлектронной промышленности на предприятиях АО НПО «Квант», ОАО «НПП

«Старт», ОАО «ОКБ «Планета». Это особенно актуально сейчас, в условиях экономических санкций и тех задач, которые ставят Президент России и Правительство Российской Федерации по импортозамещению. В комплексной промышленно-логистической зоне в Чудовском районе осуществляется проект, имеющий статус приоритетного в СЗФО – строительство цементного завода, вложения в строительство которого составляют порядка 15 млрд. рублей. Здесь же возводится подстанция ОАО «ФСК ЕЭС».

Мы достигли хороших показателей в сельском хозяйстве. Объем производства сельскохозяйственной продукции в 2014 году составил 20,9 млрд. рублей. Сегодня регион является одним из крупнейших на Северо-Западе производителей мяса птицы и свинины. Реализуемые в сфере сельского хозяйства проекты имеют стратегическое значение, поскольку обеспечивают продовольственную безопасность области. Первое место на Северо-Западе мы занимаем по темпу роста оборота розничной торговли. Более 120% достигли в темпах роста в строительстве. В 2014 году в нашей области построено 353,6 тыс. кв. метров жилья, – это лучший результат за последние 25 лет. Вкладываем средства, привлекаем инвесторов для развития сферы туризма. В России и за ее пределами известен город-курорт Старая Русса. Сейчас здесь развивается многофункциональный оздоровительный комплекс

«Царицынский источник» с объемом инвестиций около 1,7 млрд. рублей. Правительством области подготовлены предложения по развитию ряда туристско-рекреационных зон.

Вернемся к нашим дорогам

Территория нашей области удобно расположена в Северо-Западной части страны, граничит с Псковской, Тверской, Вологодской и Ленинградской областями. Основные транспортные магистрали, связывающие Москву и Санкт-Петербург, проходят по территории региона. Это дает преимущества тем, кто уже работает или планирует выход на рынки соседних округов. Для нас актуальной остается проблема состояния и содержания дорог. В нашей области протяженность автомобильных дорог составляет 15 тысяч километров, в том числе 36% – с асфальтовым покрытием. Мы занимаем первое место в стране по протяженности дорог с твердым покрытием в расчете на одного человека. В последнее время в надлежащее состояние приведена большая часть федеральных автодорог, в том числе на трассе М-10 и участке дороги на Псков.

В региональный дорожный фонд ежегодно поступает порядка 3 млрд. рублей. За счет этих средств нам удалось отремонтировать дороги по важным муниципальным направлениям в Батецком, Маловишерском, Окуловском, Валдайском районах, привести в надлежащее состояние улично-дорожную сеть в городах Валдай, Старая Русса, Чудово. Конечно, средств регионального



дорожного фонда явно недостаточно, чтобы содержать все дороги, расположенные на территории области, в надлежащем состоянии. Качество многих из них вызывает справедливую критику населения. По оценкам специалистов, 76% от общей протяженности дорог не отвечают нормативным требованиям. Поэтому нацеливаем муниципалитеты более внимательно подходить к постановке на учет дорог, своевременно выполнять текущий ремонт с использованием современных технологий, привлекать добросовестных подрядчиков. Изыскиваем дополнительные ресурсы на ремонт дорог, находящихся в критическом состоянии. В такой ситуации основной задачей является поддержание дорог в состоянии, обеспечивающем безопасное и бесперебойное движение автомобильного транспорта и пешеходов.

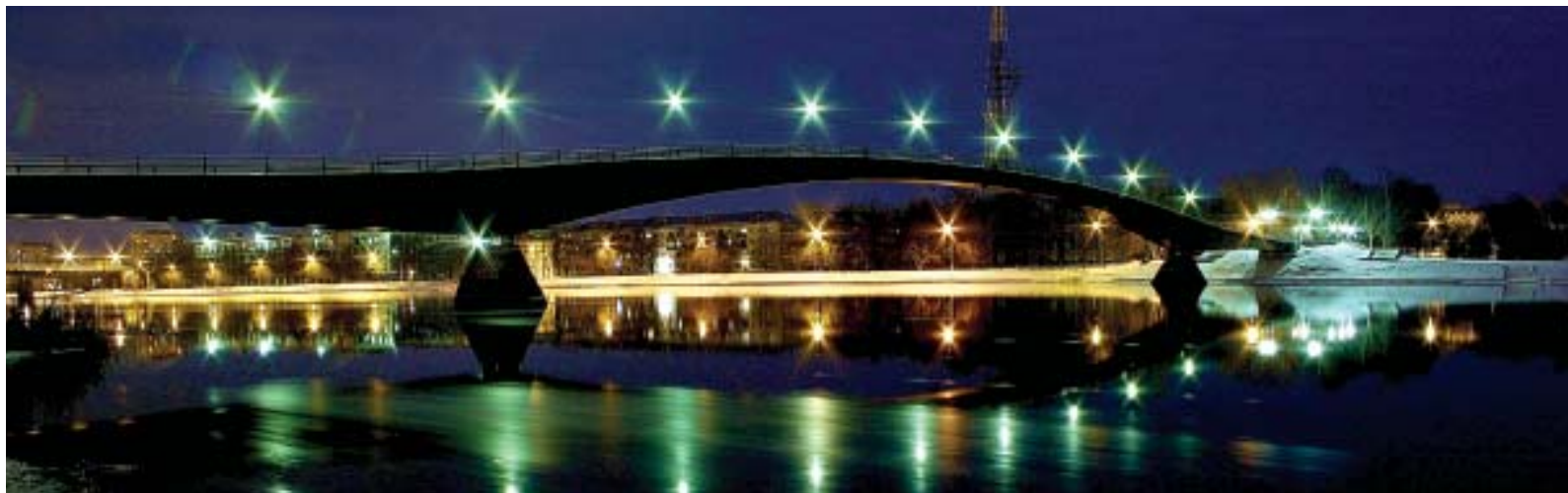
В минувшем году на территории области началось строительство скоростной автомобильной трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург. Проект, безусловно, очень выгоден и региону. Понимаю жителей области, кто обеспокоен и возмущен состоянием дорог, задействованных при строительстве скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург М-11. Ситуацию знаю. Правительство области принимает все необходимые меры, чтобы она была на постоянном контроле. 30 мая 2014 года подписано соглашение о порядке использования автомобильных дорог Новгородской области регионального или межмуниципального значения, задействованных при строительстве М-11.

Мы включили в перечень 29 участков дорог общей протяженностью 250 км. Определен порядок взаимодействия по обследованию технического состояния дорог в период использования, обустройству и содержанию. Предусмотрены меры по обеспечению сохранности дорог и восстановлению по окончании использования, то есть, приведению их в нормативное состояние.

Кстати, строительство дороги уже дало импульс разработке недр области для добычи инертных материалов. Это приносит дополнительные доходы в бюджет, обеспечивает занятость местных добывающих организаций. В перспективе современная скоростная дорога между столицами будет способствовать увеличению пассажиропотока, товарооборота, снижению транспортных издержек в экономике региона, развитию туристской сферы. Со своей стороны осуществляем строгий контроль, чтобы предотвратить добычу дорожно-строительных материалов из нелегальных карьеров, за постановкой на налоговый учет организаций и техники, задействованных при строительстве автодороги. Кроме того, Департаменту транспорта и дорожного хозяйства области поручено усилить надзор за восстановительным ремонтом за счет инвестора региональных и муниципальных дорог в районах области, задействованных при строительстве автомагистрали, – Валдайском, Окуловском, Крестецком, Новгородском, Маловишерском.

Теперь о том, что было сделано принципиально важного в дорожном секторе за годы моего руководства регионом. Отмечу, что мы стали применять практику заключения долговременных государственных контрактов на выполнение дорожных работ. Это позволило привлечь в область крупные дорожные предприятия, такие, как ЗАО «Штрабаг», ДСК АБЗ-Дорстрой, которые обладают современной техникой и высококвалифицированными кадрами, способны выполнить большие объемы работ в достаточно короткие сроки с хорошим качеством. С 2008 года выполнен значительный объем ремонтных работ на автомобильных дорогах области – в Великом Новгороде, районных центрах Валдай, Боровичи, Окуловка и их окрестностях. В Великом Новгороде близится к завершению строительство третьего автомобильного моста через реку Волхов. В эксплуатацию объект планируется ввести к концу 2015 года.

В заключение хочу сказать, что развитие многих ведущих отраслей Новгородской области – химической, лесной, машиностроения, торговли, сельского хозяйства, туризма, ориентированных на обслуживание автотранспортом, во многом зависит от состояния сети автомобильных дорог. Поэтому нам важно повышать эксплуатационные характеристики дорог, развивать дорожную сеть, чтобы она не стала препятствием для дальнейшего подъема экономики.



Дороги, разбитые до основания, когда сквозь распоротый ямами асфальт виден известняк, заложенный еще в славные советские времена, требующие, нет, – взывающие о помощи, ассоциируются в моем сознании с новгородскими дорожниками, безуспешно пытающимися донести до компетентных ведомств свою тревогу. Мы много сейчас говорим о культуре, каждый день с экранов телевизоров слышим размышления авторитетных людей о возрастающем самосознании россиян... Почему же сегодня новгородские земли и дороги Великого Новгорода, единственного из древних русских городов, избежавшего упадка в XI веке (!), спустя десять веков, в век научно-технического прогресса и расцвета творческой мысли человечества, находятся в столь плачевном состоянии? С этими вопросами я обратилась к руководителю Департамента транспорта и дорожного хозяйства Новгородской области Владимиру Петрову.



Владимир ПЕТРОВ,
руководитель Департамента
транспорта и дорожного хозяйства

СПРАВЕДЛИВОСТИ РАДИ

– Сегодня наше государство из-за плохих дорог теряет около трех процентов от ВВП в год (кстати, примерно столько же составляют расходы на оборону – авт.), – говорит Владимир Дмитриевич. – Я понимаю, что ситуацию сразу изменить нельзя, слишком много проблем накопилось в дорожной отрасли. Но хотелось бы, чтобы «наверху» поняли необходимость серьезно заняться проблемой дорожной отрасли. И при этом финансировать не только федеральные автодороги, но и региональные, местные. Ведь в глубинке России проживает большая часть народа. Немало регионов, таких как, Новгородская область, не имеют возможности выделить средства, которых было бы достаточно для приведения дорог в надлежащее состояние. Поэтому нужна помощь из центра, то есть федерального бюджета. Вложенные в дороги деньги, потом вернутся – ведь каждая дорожная профессия дает девять смежных, а это доход в виде налогов в казну. Субсидиро-

вать отрасль можно инвестициями через федеральный бюджет либо за счет пользователей дорог. Должен действовать принцип: кто больше ездит, кто выбрасывает больше продуктов отработки топлива, тот и налогов обязан больше платить. По справедливости, налоги от продаж горючего должны оставаться в регионе и направляться на восстановление дорог.

Как отметил Владимир Петров, такие решения должны приниматься в государственном масштабе. Необходимо разработать программу, определить потребность регионов и источники финансирования. Ведь сама Новгородская область, без поддержки не справится с задачей ремонта, строительства и реконструкции автодорог. Средств дорожного фонда недостаточно, потому что населения проживает на территории региона мало, а дорог много.

– Вот в конце восьмидесятых годов была разработана программа развития Нечерноземья, – продолжает рассуждать о наблевшем руководитель дорож-

ным хозяйством области. – Тогда государство субсидировало не только строительство социальной инфраструктуры, но и выделяло огромные средства на совершенствование дорожного комплекса. Именно в те годы были построены тысячи километров дорог. Но, к сожалению, за прошедшие тридцать лет эти дороги уже приходят в негодность, а за это время никаких принципиальных мер по поддержанию их в норме предпринято не было. И даже в такой трудной ситуации мы стараемся сохранить существующую сеть автодорог. Не «размазываем» эти деньги, а выбираем основные направления, маршруты, по которым ездит большее количество людей, и производим ремонт. Понимаем, что делаем недостаточно, но мы рады даже этому. Возросли

Справка

Протяженность автомобильных дорог Новгородской области 14820,6 км, в том числе федеральных – 400,5 км, региональных и межмуниципальных – 8393,5 км, местных – 6026,6 км.

нагрузки – дорога разрушается быстрее, чем ее восстанавливают. Мне, как представителю органа исполнительной власти, необходимо сохранить то имущество, которое мне передано, то есть территориальные дороги. Наш регион занимает в стране лидирующее положение по протяженности дорог с твердым покрытием на душу населения. В 2015 году средства дорожного фонда Новгородской области составляют 2,949 млрд. рублей. И разделите их на пятнадцать тысяч километров, вверенных нам автодорог. Для приведения всей сети в нормативное состояние необходимо примерно 28 млрд. рублей в год. При этом нельзя забывать, что у нас очень много искусственных сооружений – мостов, ремонт и содержание которых стоит достаточно дорого.

– Как распределяется бюджет для муниципальных образований?

– Бюджетам муниципальных образований в текущем году предоставляются субсидии в объеме 413,5 млн. рублей. Великий Новгород на дорожную деятельность получит 183,075 млн. рублей. Ремонт на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения финансируются и выполняются строго

на объектах, включенных в государственную программу Новгородской области «Совершенствование и содержание дорожного хозяйства Новгородской области (за исключением автомобильных дорог федерального значения) на 2014 – 2017 годы», которая составляется с учетом приоритетности направлений и интенсивности движения автомобильного транспорта по конкретным направлениям. Особое внимание уделяется работам по поддержанию в нормативном состоянии автомобильных дорог, соединяющих районные центры между собой и с областным центром. Это задача номер один – если эти дороги привести в порядок, то люди не будут уезжать из глубинки: для населения очень важна доступность коммуникаций. Таких дорог у нас около полутора тысяч километров. Хочу отметить, что за последние три года стоимость ремонта одного километра дорог в области возросла – было пять-шесть миллионов рублей, а сейчас уже восемь-девять миллионов. Происходит это, я думаю, за счет того, что когда создавались сборники по ценообразованию территориальных дорог, то прописывалось использование местных резервов нерудных материалов. Только с каждым годом требования растут. И не всякий

щебень или песок мы можем использовать. Приходится везти издалека, транспортные расходы же «влетают в копеечку».

– В новгородской прессе и на форумах в глобальной сети идет полемика по поводу строящегося здесь участка платной федеральной трассы Москва – Санкт-Петербург М-11. Знаю, проходили какие-то слушания, совещания по поводу обозначенной трассы. Расскажите об этом.

– Мы рады этому строительству – это будет отличная магистраль. Кроме того, это будут дополнительные рабочие места, усовершенствованная придорожная инфраструктура, налоги идут в бюджет области и это радует. Но проблема в том, что тяжеловесы с инертными материалами ездят по нашим, и так уже «дышащим на ладан» дорогам, которые не выдерживают подобные нагрузки. Поэтому было подписано соглашение, что исполнители будут поддерживать эти дороги в период строительства и по окончании работ приведут их в нормативное состояние. Первый год показал, что они выполняют обязательства, но не в полном объеме и с отставанием в сроках. Поэтому на этот счет идут постоянные споры. В сметной документации на строительство М-11



заложена статья для восстановления используемых дорог и потому это дело мы отслеживаем – выписываем частные предписания, перекрываем дороги, производим весовой контроль. Свои нюансы вносит климат – грунтовые дороги после зимы, как правило, «раскисают» до невозможности, и потому мы решили, что их нужно «поставить на просушку». А летом продолжать работать на восстановленных трассах – их около четырехсот километров. Выполнение соглашений по использованию автодорог находится на контроле губернатора области. По его поручению приобретены три поста весового контроля, которые переданы в муниципальные образования для их оперативного использования. Кроме того, в конце мая 2015 года мы закупим еще пять таких постов. Теперь все зависит от грамотных действий органов местного самоуправления совместно с районными подразделениями ГИБДД.

– Какие вопросы Вас особенно беспокоят?

– Помимо прочего, вызывает тревогу кадровый состав на местах. Мы находимся между двумя мегаполисами, куда и устремляются молодые люди. Обратное, как правило, они не возвращаются. В районах ощущается нехватка

рабочих рук, грамотных инженеров. Происходит отток молодежи и поэтому «старение» фонда специалистов меня очень беспокоит. Сейчас губернатором области поставлена задача – передать в ведение Департамента транспорта и дорожного хозяйства, находящийся в Боровичах профильный автодорожный колледж, чтобы мы целенаправленно могли готовить дорожных специалистов для себя. Нам важно создать условия здесь, чтобы привлечь молодежь.

– Среди дорожников часто можно услышать недовольство в отношении проведения торгов на объекты. Каково Ваше мнение по этому вопросу?

– Мы сделали контракты на содержание двухлетними, чтобы они не заканчивались под новый год, – пояснил руководитель департамента. – В прошлом году мы специально заключили контракт на полгода, чтобы новый аукцион провести в летнее межсезонье, и зимой подрядчики чувствовали себя уверенно. Такой подход позволит избежать ситуации, когда после нового года дороги могут остаться бесхозными. Контракты будут действовать со второго полугодия этого года по первое 2017-го.

– Расскажите о планах развития дорожной отрасли региона.

– Планы есть, постепенно их претворяем в жизнь. Планируем осуществление ремонта в западных и южных районах области – выход на Псковскую область. Завершаем реконструкцию 18 км, а потом предстоят работы еще на 15-километровом участке. Намерены закончить строительство двух и начать реконструкцию и возведение четырех мостовых переходов в Новгородской области. Важнейшим объектом капитального строительства в 2015 году остается строительство мостового перехода через реку Волхов в Великом Новгороде. Кроме того, будет продолжено сооружение технологического проезда к Рюрикову городищу в рамках проекта по реконструкции и строительству автомобильной дороги Волотово – Шолохово – Сельцо.

Главное сегодня – использовать имеющиеся средства рационально, с наибольшим эффектом, организовав ремонт на самых необходимых и востребованных участках. И строго следить за тем, чтобы качество ремонта было высоким, чтобы применялись технологии, обеспечивающие высокие эксплуатационные характеристики. Это важно для каждого жителя области, а содержание и строительство дорог должно осуществляться, в первую очередь, в интересах нашего народа.



ВОДА КАМЕНЬ ТОЧИТ

В Новгородскую область попала в переломный для дорожных организаций период реформирования, в результате которого опорными в хозяйстве отрасли должны были стать несколько предприятий. Зачем это было сделано? Тому есть веские причины. Из-за раздробленности дорожных организаций, они не могли принимать активное участие в торгах, в которых разыгрывались крупные объекты. Потому что порой лоты составлялись так, что складывалась ситуация, которую можно охарактеризовать, перефразировав поговорку «всем хозяйствам по ямке».



Олег КОРОЛЁВ, генеральный директор ООО «Доркомсервис»

В результате, не имея больших объемов, а значит, оставаясь без достаточных возможностей для жизнедеятельности, предприятия не могли модернизировать свою производственную базу, обновлять парк техники. И постепенно, обнищав, «летопись исчерпывали свою», так как не имели возможности выплачивать даже заработную плату. Необходимо было спасти ситуацию. На грани банкротства находились ДЭПы – система нуждалась в оперативной и четкой стратегии. Именно тогда на рынок дорожных работ выходит компания «Доркомсервис», деятельность которой в области ремонта и содержания автодорог началась в городе Валдай Новгородской области. Валдай не нуждается в презентации, являясь одним из знаковых мест России: колокола, сработанные валдайскими литейщиками звонят на соборах Венеции, Флоренции, Нью-Йорка... Но, об этом чуть позже.

В ФОКУСЕ

Мой собеседник – генеральный директор группы компаний «Доркомсервис» Олег Королёв. Свою трудовую деятельность Олег Владимирович начал в 1999 году, в 16 лет (!), слесарем по ремонту автомобилей в ООО «Юпитер» города Валдай. С 2005 года продолжил трудовую деятельность юриконсультантом ОАО «Корпорация Сплав» в Великом Новгороде, будучи студентом Новгородского государственного университета им. Ярослава Мудрого, где учился на юриста. По окончании университета в 2006 году продолжает работать на этом же предприятии на должности ведущего инженера. Спустя два года Олег Королёв руководит лизинговыми проектами в ООО «Новая лизинговая компания». У молодого и грамотного, с некоторой толикой амбиций, безусловно влюбленного в свой Валдай Олега, к тому времени уже зарождается собственное видение применения знаний и

опыта на благо малой родины и не только ее. Его интерес к дорожной отрасли имел семейные истоки – дед, Николай Николаевич Беляев, более тридцати лет проработал ремонтным рабочим в дорожном ремонтно-строительном управлении города Боровичи. В 2010 году свою трудовую биографию Олег Королёв продолжил на должности генерального директора ОАО «Предприятие коммунального хозяйства», и по совместительству с 2014 года возглавил ООО «Доркомсервис». Более того, Королёв является депутатом Совета депутатов Валдайского городского поселения Новгородской области.

Тогда, два года назад, с целью расширения бизнеса, было основано ООО «Доркомсервис», компания, которой предстояло стать «защитником больных и неимущих» дорожной отрасли области. Этому предшествовала череда мероприятий – выкупали предприятия, оплачивали долги, спасали

от банкротства дорожные организации. В конце концов, стали основным кредитором, взяв на себя долг Новгородской дорожной компании (владевшей 60-процентным пакетом акций новгородских дорожных организаций и незадолго до обозначенного времени обанкротившейся) в размере более 30 миллионов рублей. Пока два года шло конкурсное производство – признание банкротства, специалисты «Доркомсервиса» курировали деятельность предприятий. Ни для кого не секрет, когда организация бесхозная, сразу появляются люди, которые загораются желанием что-то «урвать, продать и заработать» на том, что плохо лежит. Таким образом, взяв отраслевые предприятия под свое крыло, руководство и коллектив «Доркомсервис» сохранили инфраструктуру дорожного хозяйства Новгородской области.

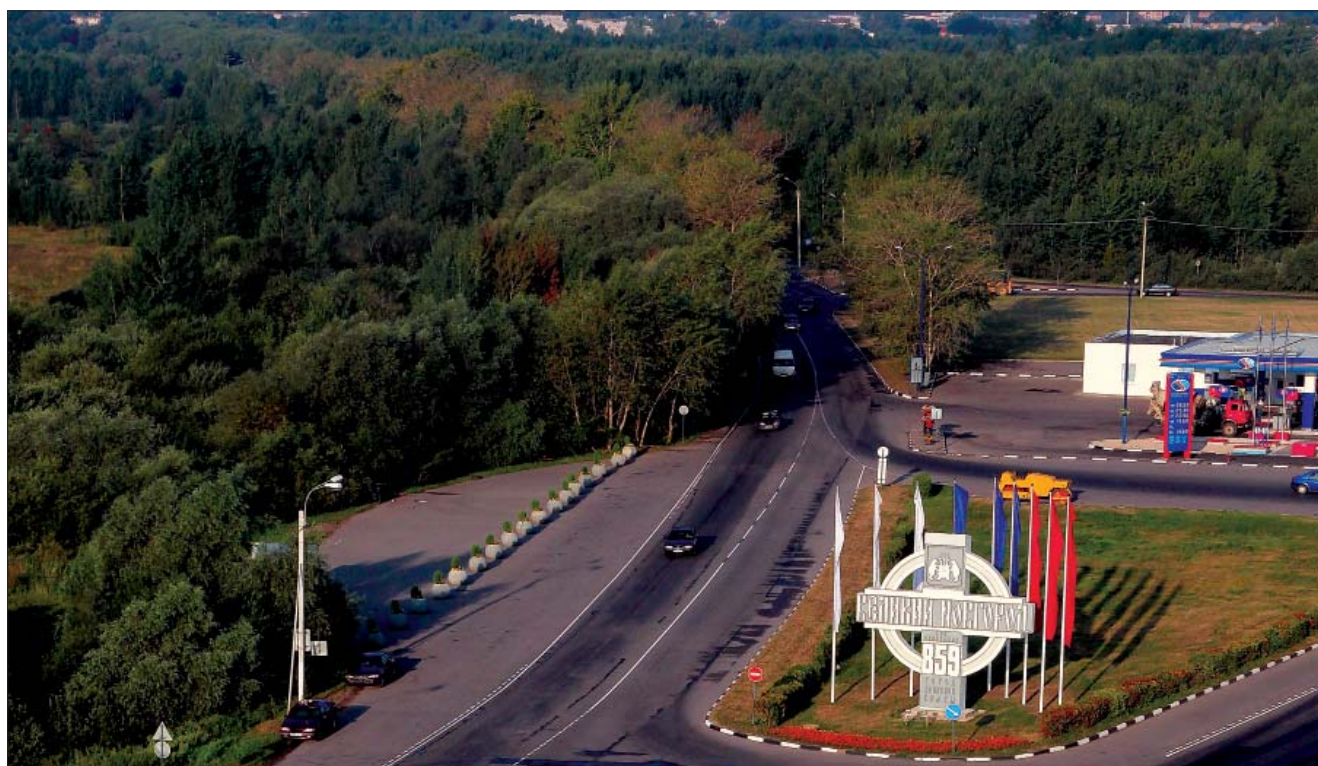
Сегодня основным видом деятельности компании является строительство, ремонт и содержание автодорог, а также предоставление в аренду автодорожной спецтехники. В 2013 году с балансовой стоимостью активов в 17 с небольшим миллионов рублей, сегодня, в основном за счет увеличения парка профтехники, стоимость активов компании возросла до 57 миллионов рублей. За последний год при-

обретено более двадцати единиц новой строительной дорожной техники. Перечислять наименования и количество машин и оборудования, думаю, нет необходимости, – у многих дорожных организаций они аналогичны. Мне было интересно, чем же таким особенным владеют специалисты компании, что за достаточно короткий срок вышли в лидеры дорожных предприятий области. Уже через час я имела возможность спросить об этом у Олега Королёва.

– Группа компаний «Доркомсервис» стала предприятием, рекомендовавшим себя, как надежный партнёр, с постоянно обновляющейся производственной базой, квалифицированными сотрудниками, а их в нашей компании работает около 500 человек, – начал свой рассказ Олег Владимирович. – Сегодня мы можем предложить своим заказчикам качественную и своевременно выполненную работу. Строительство и содержание автомобильных дорог, как и любая другая специализированная деятельность, требуют профессионального исполнения. В 2014 году мы стали членом саморегулируемой организации НП «Балтийский строительный комплекс» и получили свидетельство о допуске к определенным видам

работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

– Наша компания обладает полным комплексом современной строительной техники, что позволяет выполнять работы по основному виду деятельности, строительству и содержанию дорог, а также предоставлять спецтехнику в аренду, – продолжает свой рассказ Олег Владимирович. – На балансе компании имеются специализированные дорожные машины, асфальтобетонные заводы, которые сдаем в аренду предприятиям. Технику раньше приобретали за свои деньги, ныне берем в лизинг – много работаем с балтийским лизингом, российским. Из отечественного покупаем КАМАЗы и грейдера. При необходимости мы и сами арендуем технику у комитета государственного управления имуществом. В Валдае имеется современная лаборатория, куда со всех филиалов привозят пробы для получения разрешения на использование материалов в дорожных работах. География предоставляемых нами услуг распространяется на всю Новгородскую область – в районах функционирует двадцать наших филиалов. Кстати, если хотите, то можете проехать по дорогам нашей области и посмотреть, как живут и чем дышат наши филиалы.





Алексей СИЗИКОВ, начальник юридического отдела
Наталья ХУДЯКОВА, финансовый директор

– Сейчас для дорожников началась «горячая» пора – необходимо восстанавливать дороги после зимы. Есть ли проблемы?

– Сейчас принимаем участие в аукционах, стараемся обеспечить свои организации бесперебойной работой. Это при том, что на содержание автодорог финансируется всего шесть процентов от нормативного! Мы же исходим в своей деятельности из того, сколько нам выделено средств. И если эту сумму увеличить хотя бы в десять раз, то состояние трасс было бы совершенно другое. Изношенность автомобильных дорог Новгородской области составляет 75%. Да, есть Вологодская область, где 90 % автодорог не отвечают нормативным требованиям. Но ведь это не пример для подражания! Будучи коммерческой организацией, мы не можем выполнять объемы работ за свой счет, в противном случае в короткие сроки «вылетим в трубу». Но иногда приходится идти на компромисс – вот совсем недавно

в Окуловском районе отремонтировали более километра дороги. Если дорога разрушается, то так заведено еще с советских времен, – ругают дорожников. А для производства работ, соответствующих установленным стандартам, необходимо достаточно денежных средств и все это понимают. Да и, кстати сказать, часто исправляем работу недобросовестных дорожных организаций, выигравших контракты, но, в конечном счете, не справившихся с возложенными обязанностями.

– Сложности в том, что практически «сидим на пороховой бочке», – продолжает делиться насущными проблемами Олег Владимирович. – В июне заканчивается полугодичный контракт на содержание, и как будут развиваться события дальше – неизвестно. Другой вопрос, который для нас актуален – это высокие процентные ставки по банковским кредитам и длительные сроки рассмотрения заявок. Для исполнения обязательств по государственным контрактам требуется

оформление банковских гарантий. У каждого банка свои требования, нет у них единых унифицированных форм для обработки сведений о клиентах. Но мы решаем все вопросы, кроме одного – недофинансирования отрасли. На восемь с половиной тысяч километров дорог, которые мы должны по контракту содержать полгода, нам выделяется 350 миллионов. Умножьте эту цифру на десять и получите приближенную сумму к необходимой цифре для обеспечения нормативного состояния.

Но, несмотря ни на что, мой собеседник и его команда с оптимизмом смотрят вперед. На нынешний год они запланировали реализацию нескольких крупных проектов, в том числе ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения Яжелбицы – Демянск – Залучье – Старая Русса – Сольцы и Пола – Ростани. Они не опускают руки даже в такой сложной ситуации, возникшей сегодня в дорожном хозяйстве Новгородской области. Где родился, там и пригодился. Будучи генеральным директором группы компаний «Доркомсервис» Олег Королёв, помимо рабочих вопросов, помогает решать социальные проблемы – именно по его инициативе ходит теплоход, перевозящий туристов в Иверский монастырь – главную православную достопримечательность Валдая. Компанией построена церковь на Валдайском кладбище, оказывается адресная помощь детскому дому № 3 Велико-го Новгорода. Это «Доркомсервис»



каждый год принимает участие в областном благотворительном марафоне «Рождественский подарок». Ловлю себя на мысли, что мне приносит удовольствие повествовать о подобных актах Доброй воли или, вернее сказать, – деяниях по доброй воле. Возможно, причиной этому их молодой задор, преданность своему делу, безусловная любовь к этой священной земле и искренняя вера, что когда-нибудь нынешние проблемы «канут в Лету» и земли Великого Новгорода вновь обретут свое величие и по праву принадлежащий им статус родины российской государственности и колыбели русского православия.

На небе – рай, на земле – Валдай

Много притч рассказывают о Валдае. Есть и такая: в пятнадцатом веке, когда Новгород лишили самостоятельности и присоединили к Московскому княжеству, у него изъяли Вечевой колокол и повезли его в Москву. А когда поднимались по валдайским холмам, колокол упал и раскололся. Отсюда и рассыпались по всей земле валдайские колокола и колокольчики. Все они – «голос» России. И по сей день они звучат то романтическим вечерним звоном, то тревожным набатом, то переливчатым благовестом.

Я не преминула воспользоваться предложением Олега Королёва и, уже на следующий день мой путь лежал на юго-восток от Великого Новгорода в город Валдай, название которого упоминается еще в новгородской берестяной грамоте,

и по одной из версий исследователей-краеведов означает «чистый, светлый». Он расположен среди живописных холмов, вековых лесов, в самом центре Валдайской возвышенности. Ему почти пять веков. Валдай возник на тракте Москва – Новгород. По этим дорогам в свое время «держали путь» Радищев, Пушкин, Некрасов, Серов. Уникальные природные условия Валдая были отмечены государством, и оно присвоило Валдайскому району статус заповедной зоны. Этот удивительный город не просто как частичка Великого Новгорода – наследие, заслуживающее к себе внимание людей в частности. Сегодня население Валдая насчитывает около четырнадцати тысяч человек. Туристическая инфраструктура здесь развита слабо, так что пока можно наслаждаться величием окружающей природы, тишиной и свежим воздухом. На озере находится дом отдыха «Валдай», турбаза «Сосновый бор», гостиничный комплекс «Валдайские зори», а также ряд гостевых домов и турбаз.

Сегодня, как и сто лет назад, весь Валдай можно обойти пешком. Можно долго бродить по уютным улицам Валдая, наслаждаясь особой атмосферой этого удивительного города. А создают такой уют работники ОАО «Предприятие коммунального хозяйства», руководитель которого Александр Мурзин, встречает нас в центре – у Музея уездного города. Об этой достопримечательности, впрочем, как и о других, хотелось бы рассказать читателям поподробнее,



Наталья ВЕЛИКОБОРЦЕВА, юристконсульт



Людмила АВДЕЕВА, главный бухгалтер



Оксана ПУШИЛИНА, заместитель главного бухгалтера



но, к сожалению, формат нашего журнала не позволяет сделать это. Так что обойдемся краткой презентацией. Музей уездного города открыт в 1998 году и расположен в центре Валдая в одном из старинных особняков XIX столетия. Рядом с музеем кипит жизнь – множество туристов, открывающих для себя Валдай, – возможно через долгую, прозрачную песнь валдайских колокольчиков. Экспозиция Музея колоколов открыта в июне 1995 г. и размещается в архитектурном памятнике XVIII столетия путевой дворцовой церкви во имя Великомученицы Святой Екатерины, построенной по проекту Н.А. Львова для императрицы Екатерины II. Далее мы проехали в Иверский Святоозерский Богородицкий мужской монастырь, находящийся на Сельвицком острове Валдайского озера. Созданный в XVII веке патриархом Никоном, по образу Иверской обители на Афоне, он был воплощением идеи преемственности России в наследии византийской духовной культуры. Богатейший и известнейший из обителей того времени, монастырь стал центром духовного просвещения, одним из немногих центров книгопечатания на Руси, местом, где зарождались и развивались ремесла.

По дорогам Валдая

Но, вернемся к дорогам. В Валдае функционируют три филиала группы компаний «Доркомсервис»: дорожно-эксплуатационное предприятие, предприятие коммуналь-

ного хозяйства и дорожная строительная компания «Валдай». В них работают более 150 человек.

Сегодняшний наш рассказ посвящен деятельности ОАО «Предприятие коммунального хозяйства» (ПКХ). Компания выполняет спектр услуг по благоустройству территории города – это содержание дорог, сбор и вывоз мусора, эксплуатация полигона твердых бытовых отходов. Организация была создана в декабре 2009 года на базе одного из муниципальных предприятий города, ныне обанкротившегося. Сейчас на балансе организации 20 единиц спецтехники – мусороуборочная техника, грейдера, поливочные машины. На содержании ПКХ по годовому контракту находится около тридцати километров дорог. Частично производят ремонт – начиная от пешеходных мостиков до столярных работ. Накануне поездки сюда смотрела форум валдайцев, где они говорят о дорогах их города. Нелестно говорят. Но, проехав по дорогам Новгородской области, я уже имела общее представление об их состоянии. И по сравнению с тем, что я видела, здесь дела обстояли намного лучше.

– Еще три года назад по дорогам Валдая невозможно было проехать, – констатирует Александр Мурзин. – Долгое время занимались лишь «латанием ямок» и, в конце концов, асфальт просто «съехал». Это надо было видеть! В 2012 году Валдаю, по поручению Президента, выделили субсидию на производство дорожных работ. Тогда была улуч-

шена дорожная сеть. Порядка 200 миллионов рублей было потрачено на капитальный ремонт 25-ти километров дорог города. Ведь единственное транспортное сообщение Валдая осуществляется только одним видом – автомобильным. Ближайшая железнодорожная станция находится в Угловке, более тридцати километров отсюда. А людям необходимо передвигаться, и мы, по возможности, стараемся поддерживать автодороги в нормативном состоянии. Но, пресловутое недофинансирование все-таки сказывается, и с каждым годом проявляется все явственнее. Мы хотим выполнять больше объемов работ, получать больше прибыли, приобретать современную технику, но муниципальный бюджет на сегодняшний день не может в полном объеме удовлетворять наши запросы по содержанию города и его дорог. Мы понимаем, что почти восемьдесят процентов субъектов России являются дотационными, но хотелось бы, чтобы все-таки был хоть какой-то просвет впереди.

Не могу не привести данные, которые, наверняка, будут интересны не только мне. В городе Валдай построен Ледовый дворец, содержание которого учредителям данного объекта, Газпрому, обходится в 32 миллиона рублей в год. И есть сам город, годовой бюджет которого составляет 31 миллион рублей.

Когда мы были в Иверском монастыре, на мой вопрос о транспортном сообщении с островом Александр Михайлович отметил, что сюда ходят автобусы, а на ба-



лансе их предприятия есть теплоход речного типа, выполняющий функции речного трамвайчика. Паломников, туристов он возит до монастыря на Сельвицком острове. Теплоходом люди часто пользуются, чтобы просто посмотреть красоты Валдайского озера. Несмотря на то, что эксплуатация судна не приносит дохода, более того, он убыточен, – вопрос о необходимости его содержания и эксплуатации никогда не возникал у руководителя «Доркомсервиса» Олега Королёва (теплоход является его собственностью). Понимаю это как позицию истинного валдайца, ответственного хозяина, когда только личный энтузиазм позволяет делать действительно важные дела для сохранения, уникального облика древнего Валдая. Но знаю, есть вопросы, усложняющие реализацию благих намерений.

Александр Мурзин, генеральный директор ОАО «ПКХ» так прокомментировал сложившуюся ситуацию:

– Сегодня для всех транспортных средств – требования одинаковые, нет какой-то градации. К нашему теплоходу такие же требования, как к речным или морским судам. Для борьбы с террористами была разработана специальная система безопасности. Теперь же требуют установить систему Глонасс, которая также вызывает вопросы, – нужна ли данная система, если иметь в виду замкнутую акваторию озера. Если же без нее никак, то, быть может, есть какой-то

упрощенный вариант этого оборудования. Нам же предлагают покупать у компании, которая специализируется на продаже подобных систем и диктует цены на них. Тем самым не оставляет выбора. У них система Глонасс для теплохода стоит 320 000 рублей, когда аналогичная установка для автомобиля – 20 000 рублей. Такая цена, по их словам, возникает из-за того, что эта фирма имеет лицензию на установку оборудования на водных судах. Не может быть одинаковых требований для судов, например, в акватории Волги и небольшого озера вроде нашего Валдая! Затраты на содержание, как видите, явно превышают рентабельность теплохода. Загруженность судна в среднем в год составляет сорок-пятьдесят процентов. Только для нас теплоход – это вовсе не источник дохода, не считите это высокопарным – это бренд Валдая. Ездят на нем обычно, кроме паломников, приезжающих в Иверский монастырь, люди со средним достатком – молодежь, пожилые. Цена за проезд более чем символична – пятьдесят рублей. Мы можем им дать эту возможность, это удовольствие, и мы будем это делать. Только кроме искусственно выдуманных требований, хотелось бы почувствовать какую-то заботу со стороны государства.

Честно говоря, я попыталась найти какую-то информацию относительно различий между системами спутниковой связи – наземной и водной, установки систем Глонасс

в соответствии с масштабами акватория, но безуспешно. Будем ждать комментарии специалистов.

Описать уникальность Валдая, пусть даже таким богатым и красивым языком, как русский, кажется невозможным, – Валдай нужно прочувствовать. А потом жить с одним стремлением – желая вновь и вновь возвращаться сюда. Несмотря на явно удавшуюся поездку в этот удивительный уголок земли, уезжала отсюда с некоторым чувством недосказанности. Было грустно оттого, что так уж заведено в нашем цивилизованном мире: желание делать добро людям – своим современникам, натывается на мощную глыбу бюрократических проволочек, уничтожающих весь запас терпения и провоцирующий на сомнения о целесообразности своих поступков.

О дорогах и не только

Приехав в Новгородскую область в канун празднования 70-летия Великой Победы, не могла, – не имела права не съездить на могилы солдат и офицеров, павших здесь в суровую годину Великой Отечественной, и не почтить минутой молчания авторов этой Победы. Поэтому, выезжая из Валдая, попросила проехать в Старую Руссу через Демянск, где пало много достойных сыновей Отечества. Выезжая Новгородскую область, я неоднократно встречала по пути братские могилы, воинские





Анатолий РОСТЕНКО,
директор Старорусского ДЭПа

захоронения, как напоминания о хрупкости мира и мужестве советского солдата.

И так мы едем в Старую Руссу, где также расположены филиалы группы компаний «Доркомсервис». Директор Старорусского ДЭПа Анатолий Ростенко, находящийся с рабочим визитом у коллег в Валдае, гостеприимно забирает нас с собой. Несмотря на то, что Анатолий Александрович в дорожной отрасли трудится недавно, он отлично знает «свои» дороги. Еще не доехав до поворота, за которым должен начаться проблемный участок, он уже рассказывает нам о том, что ждет впереди, о дефектах и мерах, предпринимаемых дорожниками для их устранения.

За интересной беседой незаметно прошло время, но я много успела узнать о моем собеседнике и о предприятии, которым он руководит. Как оказалось, чему я, впрочем, не удивилась, ООО «Старорусское ДЭП» занесено в справочник «Трудовая Слава России - 2014» и считается одной из лучших дорожных организаций Новгородской области. Коллектив старорусской компании и его руководитель всегда на хорошем счету у руководства города и вышестоящих дорожных организаций. Предприятие обслуживает автомобильные дороги Старорусского, Поддорского, Парфинского, Волоотовского районов. Здесь применяют современные технологии ремонта, повышают безопасность дорожного движения. Хотя в этом деле далеко не все зависит от дорожников.

Как в первый класс

В ООО «Старорусское ДЭП» Анатолий Ростенко трудится в должности директора с сентября 2013 года. За это время, по его словам, путем проб и ошибок, он многому научился. Но в одном он уверен, безусловно – при овладении любым новым делом необходим наставник. Приглашение присоединиться к команде компании «Доркомсервис» он получил от Олега Королёва, который хорошо знал Анатолия. Он умело вел свой бизнес, отличался трудолюбием, энергичностью, инициативностью, умел отстаивать свою позицию. Именно такие кадры и нужны были Королеву, который не ошибся в своем выборе. Уверена, что Анатолий небезосновательно считает Олега Владимировича своим наставником. На мой вопрос, насколько сложно было начинать новую деятельность, Анатолий ответил:

– Когда приходишь в новый коллектив нужно быть осторожным, почти ювелиром: не позволять себе быть ведомым, и никоим образом не нарушить сложившиеся добрые традиции. Торопиться здесь нельзя – должен пройти хотя бы год, чтобы понять, как вести себя. Почти как в школе, когда приходишь в первый класс и пока поймешь что к чему, пока привыкнешь к школьному порядку, как раз требуется год. Тем более, новый круг общения формируется, где ты, как губка, впитываешь всю информацию, а затем уже «отделяешь зерна от плевел». Не скажу, что было легко, но это того стоило. Мне повезло, что вокруг было много профессионалов и все готовы были помочь. И я стал понемногу набирать знания, опыт и развиваться в дорожном деле. Много читаю – появляется свободное время, и я сразу беру в руки очередную книгу по дорожному мастерству. А еще бывает очень приятно, когда кто-то, у кого ты учился определенному навыку, в разговоре, как бы «между прочим», признает, что «ученик превзошел учителя».

Сегодня Анатолий Ростенко пользуется заслуженным авторитетом в своем коллективе, не только как грамотный специалист, умелый организатор и принципиаль-

ный руководитель. Люди ценят его за человеческие качества, внимание и заботу о своих работниках. Он обладает чувством ответственности, настойчив в достижении цели, способен идти на компромисс. Имеет огромный опыт работы с людьми и искусно это использует.

– В чем заключается успешность работы коллектива? – задаю вопрос Ростенко.

– Каждый человек должен быть на своем месте, – не спеша, рассудительно отвечает он. – Если правильно, в соответствии с их способностями расставишь людей, все получится. Второе – нельзя никого лишать вознаграждения. Если сегодня работник провинился, и ты стараешься понять этот «прокол», то завтра тебе сторицей это вернется, – я в этом убеждался неоднократно. У человека должен быть шанс исправиться. К примеру, у нас часто бывают внеплановые работы, когда приходится трудиться после рабочего дня. И часто вижу, что провинившийся человек, которому ты пошел навстречу, затем трудится в полную силу. Как бы оправдывая твоё доверие к нему. Вот мы в сезон принимаем по 300-400 вагонов щебня, которые надо быстро разгрузить. И наши работники, водители, механизаторы, даже ИТР, будь это ночью или днем, сами принимают за работу. Потому что знают, что каждый лишний час простоя надо оплачивать из казны предприятия. Я именно здесь, на новом месте, научился, помните как в рекламе, – видеть за деньгами людей.

Анатолий Ростенко и себя не жалеет на работе. Ведь он, кроме Старорусского ДЭПа, возглавляет еще Поддорский и Парфинский дорожные предприятия. При всем своем великодушии и мудрости, молодой руководитель не дает никому шанса «отлынивать от работы». Когда его назначили руководителем Старорусского ДЭПа, в штате состояло сто человек, сейчас же семьдесят работников, но это реальные труженики. И если раньше обслуживали только дороги Старой Руссы, то сейчас усилиями этих семидесяти человек они выполняют работы и в Поддорском районе.

А это дополнительно еще двести с лишним километров дорог.

Уже предполагая, что услышу, все же задаю Анатолию Александровичу следующий вопрос.

– Как Вы думаете, что сегодня необходимо делать, чтобы привести Новгородские дороги в нормальное состояние?

– Основная проблема – это недофинансирование, как предприятия, так и отрасли в целом. Мы понимаем, в период кризиса трудно не только нам, но и всему государству, и стараемся выполнять свои обязательства, делаем все от нас зависящее, чтобы качественно и своевременно обслуживать закрепленные за предприятием автодороги. Но проблемы, о которых мы уже говорили, мешают нам двигаться вперед. Эти вопросы надо решать. Сегодня мы проезжали Парфинский район, и вы видели, в каком состоянии находятся дороги – необходим капитальный ремонт. Был подрядчик, который даже не знал, что делать! С ним расторгли контракт и за работу принялись мы. Ямы аж до щепня: их латай - не латай – только средства переводить. Огромные дыры, появившиеся за зиму нужно заделывать холодным асфальтом, но эту работу нам не зачтут, потому что применение подобной технологии дорого обходится. Чтобы начать делать ямочный ремонт, нам необходимо покупать где-то эмульсию, заводить асфальтный завод. Мы должны «ложить» асфальт при среднесуточной температуре плюс пять, а погода не

позволяет это сделать сейчас. Прокуратуре, приехавшей с проверкой, необходимо, чтобы мы сделали это немедленно. Я сторонник качественной работы, но мы внедем требованиям прокуратуры. А через небольшой срок дорога снова приходит в прежнее состояние. Приедет наш куратор из вышестоящей организации и, проверив, выпишет нам штраф. Как тут быть? И, это при том, что мы всегда выходим за рамки установленного лимита и «вкладываем» в производство свои материалы, за которые нам никто доплачивать не будет. Кроме того, заложенное в проект, не всегда соответствует действительности и по ходу работы приходится корректировать, для блага дела, – зачастую за свой счет. Потому что ты хочешь, чтобы сделанная тобою дорога, «радовала глаз» не только тебе, но и тем, кто по ней проезжает. Считаю, что от сделанной работы, человек должен получать удовлетворение. А то к чему все это?

Делясь впечатлениями, Анатолий вдруг произнес: «Хоть и недолго я здесь, это предприятие стало мне родным. Хотел бы остаться в истории нашей компании».

Восхищение этими людьми с первого дня нашей встречи, еще в главном офисе группы компаний «Доркомсервис» в Великом Новгороде, владело мной. Только по ходу продолжения моей командировки в Новгородскую область, это чувство, словно по какой-то иронии, понижывала грусть. Меня восхищала «подрастающая» новая плеяда

новгородских дорожников, хорошо разбирающаяся в философии своей деятельности. Выпестованные в уникальнейшем уголке необъятной России – они с безграничным потенциалом внутренней свободы и трудолюбия способны на большие дерзновения. Но огорчало то, что часто их просто «не слышат». Все вышеназванные проблемы дорожного хозяйства Новгородской области, по своей сущности, разрешаемы – и недофинансирование работ, и необъективность торгов, и несовершенство банковской системы, и необоснованные требования не «за», а «вопреки», и несостоятельность законодательной базы. Только для решения насущных вопросов придется чиновникам соответствующих ведомств, тем же законодателям, финансистам, банкирам, представителям юстиции, – всем, кто имеет отношение к дорожной отрасли, изменить свою позицию обывателей. И посмотреть на дорожную проблему области с точки зрения профессиональной этики. Пока есть в отрасли люди с такими принципами, как у героев моей статьи, – есть возможность коренным образом что-то изменить. Но не учитывать при этом человеческий фактор было бы крайне неосмотрительно. Сегодня они готовы «выкладываться и вкладываться», чтобы получить хороший результат, а завтра при такой постановке дел, возможно, у них появится мысль: заслуживают ли они подобное отношение. Тогда, к сожалению, придется лишь констатировать: вода камень точит.



ДЕМЯНСКИЙ КОТЕЛ

В годы Великой Отечественной войны войска Северо-Западного фронта в течение двух с половиной лет вели ожесточённые бои с фашистскими захватчиками на новгородском направлении – старинных русских землях, где каждая пядь земли связана с тысячелетней историей России. В январе 1942 года войска Северо-Западного фронта атаковали противника в районе посёлка Демянск. Два месяца все попытки противника вырваться из «котла» терпели фиаско. Здесь, под Демянском и Старой Руссой, советские войска надолго сковали сильную группировку врага и нанесли ей тяжёлые потери. И только в апреле немецко-фашистская группировка ударом в районе села Рамушево разорвала кольцо окружения. Образовался так называемый «Рамушевский коридор», который удерживался гитлеровцами в течение всего 1942 года. После соединения немецкой старорусской группировки с демянской линия фронта напоминала собой придавленный с боков кувшин длиной 40 км с горлышком. «Рамушевский коридор» вошёл в историю Великой Отечественной войны как «коридор смерти». Потери были огромными: у немцев – более 90 тысяч человек, а у Северо-Западного фронта – 120 тысяч солдат и командиров. Несмотря на то, что сражения не завершились полным разгромом 95-тысячной группировки противника, они сорвали планы вермахта по нанесению удара на Москву с валдайских высот, а также оттянули на себя часть сил противника с ленинградского направления. А красноармейцы здесь ежедневно совершали подвиги, проявляя невероятную высоту человеческого духа.

ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ ПАВШИМ...



В августе 2010 года специалисты филиала ОАО «Мостострой № 6» Мостоотряда № 75 под руководством Анатолия Мухарева начали реализацию значимого для Новгородской области проекта, одного из самых крупных объектов в регионе за последнее десятилетие, – строительство третьего автомобильного моста через реку Волхов в городе Великий Новгород. Возможность улучшить логистику, увеличить транспортную доступность в областном центре, разгрузить магистрали, разрядить ситуацию с возникающими автомобильными пробками – именно эти цели преследовали инициаторы строительства мостового перехода через реку Волхов. Предложение руководства Новгородской области было поддержано Президентом России, и основную часть финансирования строительства было решено осуществлять из федерального бюджета.



Анатолий МУХАРЕВ,
начальник филиала ОАО «Мостострой № 6» Мостоотряд № 75

БОЛЬШОЕ ВИДИТСЯ НА РАССТОЯНИИ

Ракурс на объект

Транспортная доступность для населения определяет уровень ее экономической активности и поэтому необходимость строительства третьего автомобильного моста назрела уже давно. Река Волхов делит Новгород на две части, сообщение между которыми осуществляют две действующие мостовые переправы. Кстати, в их «биографии» имеется немало страниц непосредственно связанных с Мостоотрядом № 75. В 1978 году специалисты компании, выступив генеральным подрядчиком, построили Колмовский мостовой переход. В 2012-2013 годах мостоотрядовцы выполнили реконструкцию другого крупного инженерного сооружения города – моста Александра Невского. До поры до времени эти мосты обеспечивали транспортное сообщение горожан. Но резкое повышение уровня автомобилизации населения привело к тому,

что мосты перестали справляться с возросшими нагрузками. В таких условиях актуальным стал вопрос строительства следующего мостового перехода. И, быть может, новгородцы уже сегодня пользовались бы им, но, по объективным причинам, проект был «заморожен» в 2012 году.

Сейчас строительные работы идут в соответствии с графиком. Мост планируется к сдаче в эксплуатацию в октябре текущего года. Уже сейчас его ждут с нетерпением, как автомобилисты, так и пассажиры общественного транспорта. Полная длина моста 904 метра – с подъездными путями чуть менее двух километров. Проезжая часть моста включает в себя по две полосы движения шириной 3,5 и 4 м. (для общественного транспорта) в каждом направлении. Встречные потоки движения автотранспорта разделены двухметровой полосой безопасности. Для пропуска по

мосту пешеходов проектом предусмотрены тротуары шириной 1,5 и 3 м, отделённые от проезжей части металлическим барьерным ограждением, а с внешней стороны – металлическим перилами, встроенными в архитектурное оформление фасада моста. Общая ширина моста составляет 27,5 метров. Основные несущие элементы металлоконструкций пролетных строений изготовлены из низколегированной конструкционной стали для мостостроения марки 10ХСНД. Даже сейчас, пока в не совсем завершённом виде, мост выглядит внушительным и величественным.

Говоря о масштабном сооружении, возводимом в настоящее время на реке Волхов в Великом Новгороде, хотела бы рассказать о коллективе компании, который вносил и вносит огромный вклад в развитие дорожной инфраструктуры Новгородской области. За семьдесят лет производственной

деятельности коллектив Мостоотряда № 75 ОАО «Мостострой № 6» реконструировал и построил более двухсот железнодорожных, автодорожных, пешеходных мостов, около семидесяти путепроводов. Великолепная набережная Александра Невского тоже была обустроена руками работников Мостоотряда № 75. Общая протяженность мостов и искусственных сооружений, на которых работали специалисты компании, составляет 33 тысяч метров.

Вехи биографии

Через всю историю современного мостостроения Новгородской области проходит история Мостоотряда № 75. Образованный в ноябре 1944 года, Мостопоезд № 816 присоединился к Мостостроительному тресту № 5 для восстановления железных дорог на территории Латвии. Позднее, в 1948 году, предприятие вошло в состав Ленинградского Мостостроительного треста № 6, созданного в августе 1945 года.

С 1948 года, не единожды меняя место дислокации, работники мостопоезда выполняли работы по строительству мостов на Кировской, Волховской, Октябрьской железных дорогах, на Беломоро-

Балтийском канале. Восстанавливали разрушенные войной и временем мостовые сооружения в Мурманской, Ленинградской и Новгородской областях, возводили путепроводы в Карелии. В 1969 году Мостопоезд № 816 начал строительство производственной базы на станции Подберезье железнодорожной линии Новгород – Чудово, а управление мостопоезда и большая часть коллектива переехали для работы в Новгород. Так у предприятия появилось «постоянное место прописки» в Новгородской области. В мае 1977 года Мостопоезд № 816 был переименован в Мостоотряд № 75. К тому времени в Новгородской области они уже успели построить и реконструировать более десяти мостов.

Сегодня, как и семьдесят лет назад, заложенные традиции позволяют коллективу браться за сложные и масштабные проекты. Все эти годы коллектив МО-75, наращивая объемы строительно-монтажных работ, совершенствовал производственную базу, обновлял основные фонды, приобретая дорогостоящую технику. Потому и не было ни для кого удивительным, что реализацию строительства нового мостового сооружения – третьего, самого

сложного и самого протяженного из существующих автомобильных мостов через Волхов, предстояло осуществить специалистам МО № 75.

Вне временного пространства

Начальник филиала ОАО «Мостострой № 6» Мостоотряд № 75 Анатолий Мухарев уже сорок лет работает в этой мостостроительной компании, около тридцати лет из которых руководит ею. За четыре десятилетия вместе с предприятием он прошел нелегкий путь не только побед и достижений. Были и трудные периоды, когда приходилось бороться за судьбу Мостоотряда и коллектива.

За прошедшие годы на территории Новгородской области ими построено два больших автодорожных моста через реку Волхов, три больших моста через реку Мста. Среди реализованных коллективом проектов – автомобильный путепровод через железнодорожные пути в городе Старая Русса, реконструкция дороги со строительством двух мостов автодороги Усюжна-Валдай-Иверский монастырь, реконструкция моста через реку Шелонь в посёлке Шимск Новгородской области, уникальность работ по которому заключалась в том, что все этапы



реконструкции осуществлялись без закрытия движения по мосту, связывающему областной центр с курортом федерального значения в городе Старая Русса.

Рассказывая о коллективе МО-75, хочу сделать небольшой экскурс в прошлое – настолько удивительные исторические параллели провело время, соединяя в бесконечной линии места, события и судьбы.

В 1831 году по проекту управляющего дирекцией по строительству мостов и дорог по Московскому шоссе Казимира Рейхеля был построен один из лучших для того времени в России мост через Волхов, протянувшийся от Детинца к Ярославову дворищу. Возведенный Рейхелем Волховский мост был арочным, с ездой поверху по горизонтальному верхнему поясу. Восемь пролетов из арок покоились на девяти гранитных опорах. Сооружение имело разводной пролет, что являлось новшеством для магистральных шоссе в России. Эта переправа через реку Волхов в Новгороде по праву считается самым выдающимся творением Казимира Яковлевича. Мост был взорван отступающими фашистскими захватчиками в 1943 году. Уже в конце сороковых годов был разработан проект строительства здесь

автомобильного моста, который был отклонен и построен в другом месте. Проект пешеходного моста отложили на неопределенное время, и только смотровые площадки в точках съезда на мост, огороженные бетонными перилами с баялинами, напоминали о творении Мастера. В декабре 1987 года был введен в эксплуатацию новый пешеходный мост через реку Волхов, соединивший Софийскую и Торговую стороны Великого Новгорода. Тогда был сооружен неразрезной трехпролётный балочный мост с арочными очертаниями нижнего пояса. Общий вес металлической конструкции составлял 800 тонн. Много полемики было в прессе по поводу этого моста, но «большое видится на расстоянии» – позднее он был признан примером удачного сочетания старины и современности, образцом гармонии времен. Как бы продолжая уникальные традиции мастерства предшественников, строили этот мост специалисты Мостоотряда № 75 под руководством Анатолия Мухарева.

Потом были другие мосты, когда деятельность двух мостовиков-профессионалов, вне временного пространства, пересекалась. В 1825 году Рейхель проектирует и строит Маловолховецкий мост через ру-



кав реки Волхов в пяти километрах от Новгорода. В 1991 году специалисты Мостоотряда № 75 строят рядом новый мост. Удивительным инженерным творением стал и крытый мост через реку Мста в деревне Бронница, построенный Казимиром Яковлевичем в 1843 году, ставший одной из достопримечательностей Новгородской губернии. В начале прошлого века кровлю моста разобрали и только спустя сто лет, в 2005-2006 годах Мостоотряд № 75 произвел капитальный ремонт моста на 18 км подъезда к Великому Новгороду со стороны Москвы у поселка Бронница с заменой пролетного строения. Причем пролетное строение было установлено с небольшим усилением на опоры XIX века. При въезде на мост была установлена мемориальная табличка в честь первого строителя моста К.Я. Рейхеля.

Обращаясь к лицам

Сегодня в коллективе Мостоотряда № 75 работает почти тысяча человек, многие из которых отдали мостостроению не один десяток лет жизни. Как в прошлые годы, так и сейчас, в коллектив приходят выпускники Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I, основанного в 1809 году. В свое время этот Путьский вуз закончили Казимир Рейхель, полтора века спустя - Анатолий Мухарев. Профессионалы высокого уровня,

которые трудятся не только в Новгородской, но и Ленинградской, Тверской областях, городе Санкт-Петербурге. Среди них Игорь Макеев, пришедший в коллектив в 1961 году и четверть века проработавший здесь – пройдя путь от производителя работ до начальника МО-75. Георгий Пачезерцев, вложивший в копилку достижений предприятия более сорока лет жизни и награжденный знаком отличия «Почетный строитель России». Это начальник технического отдела Александр Богданов, главный инженер Михаил Пастухов, заместитель начальника филиала по производству Александр Малов, главный энергетик Иван Кулясов, начальник производственного отдела Александр Щагин, начальник производственной базы Олег Нурев, начальник сметно-договорного отдела Вадим Дороднов, производитель работ Шота Нозадзе и другие.

Более ста сотрудников отмечены высокими государственными наградами и знаками отличия. Бригадир комплексной бригады Валерий Стегниенко, имеющий звание «Заслуженный дорожник России», в 2015 году награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II-ой степени. Благодарностью министра транспорта Российской Федерации отмечен монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций Казияв Гойчуев, ведомственным знаком отличия

«Почетный строитель России» награждены заместители начальника филиала Евгений Нефёдов и Александр Кошелев. Золотым знаком «За заслуги» I-ой степени ОАО «Мостострой № 6» отмечена ведущий инженер сметно-договорного отдела Вера Петрова, проработавшая в коллективе 42 года.

Заложенные еще в самом начале деятельности компании традиции сегодня продолжают новые поколения мостостроителей. В настоящее время в коллективе сформировалось 22 (!) трудовые династии: Федотовы, Ганины, Еремеевы, Панины, Афонины, Нем, Хоронжины, Колусковы, Васильевы, Сергеевы, Семушины и другие. Постоянная забота о ветеранах мостостроения – принципиальная позиция руководства компании. В канун празднования 70-летия Победы семнадцати бывшим работникам коллектива – участникам ВОВ, жителям блокадного Ленинграда, малолетним узникам концлагерей и труженикам тыла были вручены денежные премии и личные благодарности и поздравления от генерального директора ОАО «Мостострой № 6» Дмитрия Тюрина, начальника филиала ОАО «Мостострой № 6» Мостоотряда № 75 Анатолия Мухарева, и ценные подарки от первичной профсоюзной организации Мостоотряда № 75. Профессионалы своего дела, они, как и прежде, готовы к реализации масштабных проектов.

Из истории



Казимир РЕЙХЕЛЬ (1797- 1870)

Окончил Путьский вуз в 1819 г. Затем с 1821 г. под началом графа Аракчеева начал продолжительную деятельность в Новгороде и Новгородской губернии. Здесь стал Управляющим Дирекции по строительству мостов на Московском шоссе. К. Рейхель открыл рядом естественные залежи местной извести (близ деревни Свинорд, на берегу озера Ильмень), получающей в воде особую твердость. Эта известь и была использована в качестве связующего материала для каменных опор моста. За усердие в проектировании и строительстве этих мостов, за составление смет и щебенение трасс шоссе Новгород - Старая Русса, Петербург - Москва был пожалован царским правительством деревнями Жихново, Поводье и Шабаново.





Игорь КОРАБЛИН,
заместитель генерального директора
ДСК АБЗ-Дорстрой

Аббревиатуру АБЗ дорожникам разьяснять не надо. В группе компаний «АБЗ-1» асфальтобетонный завод является важной, но не единственной единицей производственного потенциала предприятия. ГК «АБЗ-1» из Санкт-Петербурга сегодня включает в себя несколько предприятий, которые выполняют все виды работ в дорожной отрасли – от проектирования до сдачи «под ключ» новой дороги, а также генподрядной деятельности.

ПОРА РАССТАВИТЬ ПРИОРИТЕТЫ

Если лет десять назад в России довольно часто можно было встретить АБЗ выпуска еще советских времен, то сегодня их место занимают современные асфальтосмесительные установки. Старые АБЗ, даже после модернизации, не могут обеспечить выпуск высокотехнологичной продукции, которая требуется при строительстве, реконструкции и ремонте автодорог. Поэтому, направляясь на встречу с заместителем генерального директора ДСК АБЗ-Дорстрой (входит в ГК «АБЗ-1») – руководителем регионального проекта по Новгородской области Игорем Кораблиным, я, прежде всего, была настроена узнать об инновациях в сфере производства асфальтобетонной смеси.

Игорь Павлович сначала решил познакомить меня с историей компании, которую по праву можно назвать «ветераном» дорожной отрасли не только Северо-Западного региона, но и России. Ведь предприятие берет свое начало с 1932 года, когда в Ленинграде была образована «Асфальтобетонная база № 1». В те времена асфальтобетонное покрытие существовало, в основном, в крупных городах. И не случайно первыми объектами, на которых

была произведена укладка асфальтобетона, выпущенного «АБЗ-1», стали улицы северной столицы.

За восемьдесят с лишним лет небольшой завод превратился в крупную дорожно-строительную компанию с мощной материально-технической базой. Неизменным все это время оставалось отношение людей к делу, поддержание качества, передаваемое из поколения в поколение.

Группа компаний «АБЗ-1» неоднократно подтверждала свой статус инновационного лидера в сфере дорожного строительства России. Со всех уголков страны к питерским специалистам обращаются за консультациями компании, вынашивающие амбициозные планы – строить дороги, соответствующие европейскому уровню. Специалисты ГК «АБЗ-1», участвуя в различных научных экспериментах, осуществляют, совместно с государственным заказчиком, гармонизацию ГОСТов с признанными в мировой практике стандартами. Наиболее важные инновационные разработки, внедряемые ГК «АБЗ-1», направлены на снижение колееобразования, продление срока службы дорог и дорожных

покрытий, мостовых сооружений и других объектов транспортной инфраструктуры, снижение издержек на строительство и ремонт. Компания первой в стране освоила производство современных литых асфальтобетонных смесей, которые широко применяются в последнее десятилетие при работах на мостовых сооружениях, а также ямочном ремонте. «АБЗ-1», производящая эту смесь, в Санкт-Петербурге и в ближайших регионах не имеет конкурентов. Установки, позволяющие выпускать продукцию в таких масштабах и на том уровне качества, пока имеют единицы компаний в России. Не удивительно, что инновации, внедряемые в производство дорожных работ, уже дают практический эффект колоссальной экономии бюджетных средств за счет сокращения финансовых вложений в ремонтные работы.

И если раньше предприятие специализировалось в основном на выпуске асфальтобетонной смеси, то компания ДСК АБЗ-Дорстрой выполняет дорожно-строительные работы на дорогах Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской областей, на федеральных трассах. В Новгородской области в районе Чудово специалистами компании выполнен ремонт 16 километров асфальтобетонного покрытия.

– Доставшийся нам тогда отрезок дороги Санкт-Петербург – Мо-

сква был построен еще «при царе Горохе», – делится воспоминаниями руководитель проекта. – Где-то в 40-х годах там уложили бетонные плиты. И вот, спустя много лет, участок достался нам для проведения ремонта. Мы демонтировали барьерное ограждение и, чтобы установить современное, было необходимо каждую лунку бурить алмазной головкой. Это по поводу уникальности нашей геологии – с десятков алмазных головок мы тогда «уложили».

– Когда Ваша компания начала свою деятельность в Новгородской области, и в каких еще регионах выполняете дорожные объемы?

– Здесь мы начали работать в 2008 году, когда отремонтировали 170 километров дорог к празднованию 1150-летия Великого Новгорода. Затем в течение пяти лет по гарантийному обязательству курировали этот участок и сейчас находящийся в хорошем состоянии. К сожалению, основания многих новгородских загородных дорог не отвечают требованиям современных транспортных нагрузок.

Производственные мощности нашей компании позволяют выполнять различные виды работ в разных регионах, вдали от центральной производственной базы. Весь прошлый год мы работали в Калининграде – участвовали

в строительстве аэропорта, в текущем году продолжаем строительство развязки по дороге на стадион. В 2014 году объем выполненных дорожно-строительных работ составил 5 млрд. рублей. Также выполняли производственные объемы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

– Какие новые технологии, оборудование внедряете в производство?

– Мы постоянно совершенствуем оборудование и имеем парк современной дорожно-строительной техники, достаточный для выполнения любого вида работ. В 2014 году ввели в эксплуатацию две стационарные асфальтосмесительные установки производства немецкой компании Benninghoven, производительностью 640 тонн в час.

Все работы по укладке асфальтобетона у нас осуществляются с помощью перегружателей Shuttle Buggy. В результате значительно повысилась ровность покрытия, потому что не происходит контакта автотранспорта с приемным валиком асфальтоукладчика. Начаты работы по регенерации старых конструкций загородных дорог методом холодной регенерации.

Кстати, эта технология предложена специалистами предприятия для модернизации местных и региональных дорог с грунтовым



или гравийным покрытием. Обычно, обслуживание подобных трасс осуществляют грейдеры, которые время от времени выравнивают полотно. Эта технология позволяет усилить несущую способность дорог и, при защите стабилизированного слоя надлежащим образом, будет работать минимум 5-7 лет.

Качество покрытия и такие характеристики, как долговечность, морозостойкость, водонепроницаемость, увеличиваются в несколько раз. Затраты при этом невелики. Технология холодного ресайклинга позволяет сэкономить немалые средства. Это уже доказано на практике. С применением подобной технологии построена автодорога в Великих Луках. И сейчас 25 километров грунтовки, по которой в период дождей проехать было почти невозможно, превратились в хорошую дорогу, позволяющую осуществлять круглогодичное сообщение.

Внедрение новейших технических достижений, современный менеджмент, грамотная кадровая политика зарекомендовали ДСК АБЗ-Дорстрой как компанию с высокой эффективностью производимых работ и большим потенциалом возможностей. Правильная стратегия руководства и высокий профессионализм сотрудников позволяют компании уверенно участвовать в торгах, как на региональном, так и на федеральном уровнях.

Уверенность, с которой говорит Игорь Павлович свидетельствует о том, что он хорошо знает все нюансы дорожного дела. И это не удивительно – мой собеседник проработал в дорожной отрасли более тридцати лет, носит звание Почетного дорожника России, является ветераном труда.

Игорь Павлович оказался на редкость интересным собеседником. Было понятно – он хорошо знает новгородские дороги, что для меня было очень кстати, и потому я не спешила прощаться с ним, поблагодарив за беседу.

– Как вы заметили, все дороги Новгородской области с твердым покрытием построены примерно в конце пятидесятых – начале шестидесятых годов прошлого века, не позже. Понятное дело, строили из подручных материалов, не соответствующих нормам. Поэтому сегодня они не отвечают нынешним требованиям. Возросла интенсивность на дорогах, динамическая нагрузка на колеса. Временный ремонт асфальтобетонного покрытия, когда укладываешь дорожную одежду слоем в пять сантиметров, конечно лучше ямочного ремонта. Только само основание дороги, которая эксплуатировалась с шестидесятых годов, не выдерживает никакой критики – тогда применялся известняковый щебень из ближайших карьеров шестисотой – максимум восьмисотой

марки. И те большегрузы и фуры, идущие сегодня по этим дорогам, просто продавливают ее основание. В апреле-мае месяце выходим на асфальтирование верхнего слоя. Но когда нет несущего основания, то все это потом покрывается трещинами, куда попадает вода, картину дополняет зимний переход температуры от нуля, который не то, что асфальт – трубы рвет. И в результате образуются ямки, дорога приходит в непригодное состояние, а это ложится на наши плечи бременем гарантийного ремонта.

Проехав по пока еще не отремонтированным дорогам Новгородской области, с грустью отмечаю, что им далеко до современных стандартов. Но, все же есть надежда, что применение инноваций позволит со временем привести эти трассы в надлежащее состояние. Только для этого, естественно, нужны немалые средства. А вот проблему финансирования одним махом не решить. Но даже в сегодняшних условиях, при эффективном использовании средств дорожного фонда, правильном планировании, тесном сотрудничестве с подрядными организациями, деятельность которых направлена на внедрение передовых технологий, можно привести существующую сеть автодорог области в надлежащее состояние. Нужно только верно расставить приоритеты.

