

# Дорожная основательность



Генеральный директор  
ООО «ДСУ №1» Александр ЛУКЬЯНОВ

Расположенное в пригороде Пензы ООО «Дорожное строительное управление №1» вполне отвечает своему названию, гордому первому порядковому номеру. Потому как имеет самое непосредственное отношение к созданию федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал», содержащую в надлежащем состоянии в ее нынешнем виде и ее постоянному улучшению. Хотя архивы и не сохранились, но известно, что корни предприятия уходят к первым послевоенным годам, когда для строительства новой трассы на юго-восток от столицы советские строители привлекали еще пленных немцев. Дальнейшим толчком к развитию организации послужила проводившаяся в 1955 - 1970 годах прошлого века реконструкция автодороги, называемой тогда «Москва-Куйбышев». Для производства работ по строительству и капитальному ремонту автодороги были организованы три дорожно-строительных района (ДСР), один из которых расположился в с. Зубова Поляна Мордовской АССР. В 1959 году работы в этом районе были завершены, и ДСР №1 был передислоцирован в с. Чемодановка Пензенской области.



Новым фронтом работ стала реконструкция автодороги на участке с. Рамзай – г. Пенза – п. Городище. Затем, когда трасса, столь необходимая стране и прилегающим регионам, была построена и полностью «одета» в твердое усовершенствованное покрытие, организация стала выполнять другую важную задачу – помогать развитию агропромышленного комплекса, улучшать условия жизни сельчан. В 1968 году на базе асфальтобетонного завода со смесителем МГ 1 было создано Дорожно-строительное управление Пензенского Облмежколхозостроя. В этом статусе предприятие построило много километров автодорог местного значения в Бессоновском, Кондольском, Нижне-Ломовском, Городищенском и Пензенском районах области. В дальнейшем дорожная организация, окончательно расположившаяся и обжившаяся в с. Чемодановка, претерпела множество преобразований и переименований. Предприятие было известно как Пензенская ДПМК № 1 и ЗАО «Магистраль». И, наконец, с 2000 года это славная дорожная организация приобрела нынешнюю организационно-правовую форму в виде Общества с ограниченной ответственностью «Дорожно-строительное управление № 1».

К прежним заслугам и достижениям предприятия добавлялись и постоянно добавляются новые. Трудом и умением работников ООО «ДСУ № 1» была осуществлена реконструкция федеральной автомобильной дороги Пенза-Тамбов и построен первый в области участок дороги первой технической категории, протяженностью 13 км. Расположенная на нем транспортная развязка у с. Константиновка стала, и долгое время была, настоящей визитной карточкой дорожной Пензы. Большой объем работ выполнен на главной трассе этой части России – федеральной автомобильной дороге М-5. На участках км 605 км - км 617, км 711+350 – км 726+00, км 661+500 - км 678+010, в результате реконструкции обхода г. Городище и строительства обхода р.п. Чаадаевка автомагистраль «Урал» на протяжении 67 км радует автомобилистов и пассажиров своим внушительным современным видом, являясь дорогой первой технической категории. Уже в этом году завершён капитальный ремонт этой трассы на участке км 564+000 – км 576+000, ремонт – на участках км 600+000 – км 605+000 и км 644+500 – км 657+000 общей стоимостью 500 миллионов рублей. Продолжается капитальный ремонт на участке км 774+000 – км 789+000 стоимостью свыше 470 млн. рублей. Ведется реконструкция моста

через р. Серганька на 499 км. По контракту с ФКУ Упрдор «Большая Волга» ввод в эксплуатацию этого важного объекта, стоимость производимых работ на котором превышает 720 млн рублей, был запланирован на октябрь 2014 года. Однако, оценив свои возможности, мобилизовав ресурсы, руководство и коллектив ООО «ДСУ № 1» приняли волевое решение сдать объект в эксплуатацию с опережением графика на год – уже в текущем году. Как говорится, знайте наших!

Впрочем, ООО «ДСУ № 1» плотно и успешно занимается не только капитальным ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог, но и их содержанием. Три года назад победив на торгах, организация заключила с ФКУ Упрдор «Большая Волга» контракт на содержание участка км 552+700 – км 667+000 федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал». Участка немало – 114,3 линейных километров дороги первой, второй и третьей технических категорий с капитальным типом дорожной одежды шириной от 7 до 26 метров. Приведенных километров и вовсе 268. На них расположены и содержатся в надлежащем состоянии 19227 погонных метров одностороннего и 1748 погонных метров двухстороннего металлического ограждения, 2125 п.м. перильного ограждения, 1552 дорожных знака, 2092 сигнальных столбика, 34 автопавильона, 38 посадочных площадок, 9 площадок отдыха и 179 съездов.

По словам генерального директора ООО «ДСУ № 1» Александра Лукьянова в настоящее время предприятие полностью загружено работой. В прошлом году было произведено объемов на 700 млн, в этом должно быть освоено уже 1 млрд 500 млн. Двукратный рост! И это при довольно умеренной для такого объема работ средней численности постоянного состава коллектива предприятия – 274 человека. Набираются, правда, сезонные работники, в горячую летнюю пору на помощь призываются и охотно откликаются студенческие отряды. Тем не менее, эффективность деятельности предприятия впечатляет.

Но не всегда картина была такой благополучной. В 2004 – 2005 годах о дорожниках в России словно забыли, и у ООО «ДСУ № 1» был резкий спад объемов работ. Чтобы выжить, сохранить предприятие, брались, признается Александр Александрович, буквально за все. Активно сотрудничали с нефтяниками: благоустраивали территории автозаправочных комплексов компаний «Лукойл» и «Роснефть» (17 и 8 объектов соответственно). Осуществляли



капитальный ремонт гребня земляной плотины и подъездных путей Сурского гидроузла. 300 млн рублей освоили на капитальной реконструкции крупнейшей в области электрической подстанции мощностью 220 кВа («Красивая получилась!» - не удержался Александр Александрович от приятного комментария). Участвовали в строительстве в Пензе первого в области стадиона с искусственным полем: произвели всю подготовку, выполнили дренаж. Занимались даже реконструкцией очистных сооружений ОАО ПФ «Васильевская».

Слава богу, эти тяжелые времена остались позади. Ныне у ООО «ДСУ № 1» не только большие объемы работ, но и соответствующая материально-техническая база. Имеются три опорных мастерских участка. Главная производственная база находится на 649 км автодороги М 5 «Урал». Площадь ее достаточно обширна – 4,77 га (именно по базе, по словам Александра Александровича, проходит граница между областным центром и с. Чемодановка) и она вовсе не пустует. Помимо административного корпуса на территории базы расположено все необходимое для дорожных (и не только) работ: ремонтно-механическая мастерская площадью 1568 м<sup>2</sup>, теплая стоянка для автотранспорта площадью 1775 м<sup>2</sup>, склад для хранения материально-технических ресурсов площадью 846 м<sup>2</sup>, стационарная дорожно-строительная испытательная лаборатория, имеющая мобильный лабораторный пост, рабочая столовая. Выделяются своими внушительными объемами склад ГСМ для хранения и заправки автотранспорта и дорожной техники емкостью 365 м<sup>3</sup>, три битумохранилища вместимостью 3500 тонн, склады хранения дорожно-строительных материалов объемом до 65 тыс. м<sup>3</sup>. Здесь же расположены асфальтобетонный завод «Тельтомат 100» MA 5/3S и установка асфальтосмесительная KA-160.

«Тельтомат», производительностью 100 тонн в час – старенький, еще производства ГДР, но поддерживается в надлежащем состоянии и осовременивается. Работает на природном газе. В 2008 году на нем была установлена компьютерная система дозирования материалов: тензодатчики, электронный блок управления. В 2011 году был модернизирован под выпуск щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Современная Колокшанская асфальтосмесительная установка номинальной производительностью 160 тонн в час была введена в эксплуатацию в мае этого года. Она позволяет выпускать высококачественные асфальтобетонные смеси всех типов и марок.

Для бесперебойной работы завода и установки имеются две трансформаторные подстанции и подведены две линии электропередач мощностью по 10 КВт. На расстоянии пяти километров от главной базы имеется железнодорожный тупик для приема инертных материалов.

И, разумеется, ООО «ДСУ № 1» обладает большим парком дорожных машин и механизмов. Прибегая к помощи лизинга и кредитов, организация активно приобретает новые. За последнее время это самосвалы Камаз 6520, КО-823, Камаз-65115-D3, автокран Камаз КС55713-1, экскаватор ЕК-18, автогрейдер ДЗ-98В, бульдозер SHANTUI D-22, мотокачки BOMAG BW161AD-40, асфальтоукладчик VOLVO ABG782B, фреза Wirtgen W 200.

В конструкции последней, имеющей ширину фрезерования 2000 мм и глубину 330 мм, используется ряд нововведений. В частности, она оборудована системой PTS, автоматически поддерживающей положение корпуса фрезы, параллельное поверхности, и «умной» системой WIDRIVE, обеспечивающей автоматизацию процессов управления работой машины. Система управления трансмиссией Intelligent Speed Control





согласовывает скорость движения гусеничных лент при криволинейном ходе машины, что предотвращает пробуксовку гусеничных лент, минимизирует износ башмаков и обеспечивает спокойную работу фрезы. Автоматическая система регулировки уровня Level Pro управляет процессом фрезерования до заданной глубины. Система вакуумной очистки удаляет пыль, мелочь и дым из рабочей зоны. Система 3DS Flexible Application Drum Speed автоматически снижает частоту вращения барабана при глубоком фрезеровании, что снижает износ зубьев и экономит топливо.

Использование инновационных технологий вообще является характерной чертой производственной политики ООО «ДСУ № 1». Они служат для повышения эффективности строительства, капитального ремонта, реконструкции, содержания и безопасной эксплуатации автомобильных дорог. Так на строительстве федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 695+612 – км 711+350 с мостом через р. Сура были применены габионные конструкции типа матрацы Рено для укрепления откосов насыпи. При капитальном ремонте автодороги на участке км 774+000 – км 789+000 в Пензенской области использовался защитно-армирующий геотекстиль Дорнит. При устройстве дорожной одежды на участке км 564+000 – км 576+000 применялась армирующая прослойка из геосетки ССНП 100/100-25 Хайвей, а на реконструкции мостового перехода через р. Серганька геосинтетический материал Геоспан. Освоено в ООО «ДСУ № 1» и устройство верхнего слоя покрытия из ЩМА-20 с применением отечественной стабилизирующей добавки СД-3 ГБЦ, использование мелкозернистого плотного асфальтобетона типа А марки I с адгезионной добавкой «Афтисотдор» при устройстве верхнего слоя покрытия.

Но, разумеется, главные творцы всех успехов и достижений ООО «ДСУ № 1» – это люди. Впервые мы встретились с руководителем этого предприятия в помещении ФКУ Упрдор «Большая Волга». Человек явно не публичный, напрочь чуждый вальяжности и великосветского лоска, Александр Александрович не старался произвести на собеседника впечатление. Да и чувствовал себя, здесь, в кабинетах высокого начальства если не скованно, то несколько отстраненно, как гость «от сохи», вынужденно попавший в другую среду. Тем не менее, уже с первых слов стало ясно, что он человек яркий: толковый, знающий себе цену, работающий, с ясным умом и острым образным языком. При посещении базы в с. Чемодановка Александр

Александрович уже был иным: раскованным, оживленным, энергичным, расположенным то и дело шутил уже открыто, а не намеками. Словом, настоящим инициативным и успешным хозяином, крепко, основательно стоящим на своей земле. Впечатление еще больше усиливалось от вида густо застроенной различными объектами базы, где не простаивал без дела, похоже, ни один метр территории. Да и административный корпус не поражал барским великолепием, и был скромным по своему убранству. Что свойственно, как правило, тем, кто добывает хлеб насущный в поте лица своего.

– У нас 30-40% коллектива – дорожники по духу, – говорил Александр Александрович, – другие тянутся к ним. Есть такие мастера! Например, машинист бульдозера Виктор Алексеевич Трошкин. Специалист высшего класса, заслуженный строитель, трудится в нашей организации почти 40 лет, он в свои 67 лет свою норму делал, разворачивался и помогал другим. Или мастер асфальтобетонного завода Наталья Ивановна Дурманова. Всю свою сознательную жизнь – 36 лет – работает на заводе. У династии Тактаровых общий стаж работы – 175 лет. Основатель – Михаил Ильич, механик АБЗ, – пришел еще в 60-ые годы, отработал 38 лет. У матери Марии Михайловны, заведующей складом ГСМ стаж более 36 лет. Еще у нас трудятся два их сына, невестка, внучка... Сергей Александрович Баранов, сын машиниста катка Александра Павловича Баранова пришел к нам машинистом асфальтоукладчика. Без отрыва от производства закончил инженерно-строительный колледж, получил квалификацию инженера-строителя-технолога, затем получил высшее образование, работал мастером, ныне работает в должности главного инженера.

– Словом, опираться есть на кого, – продолжал директор ООО «ДСУ № 1». – Дорожниками случайные люди не становятся. Здесь надо отдавать себя полностью. Особенно в наших широтах, когда на строительстве необходимо выложиться за 4-5 месяцев теплого сезона. Да и содержание – хлеб не белый, черствый. Когда снегопад, работаешь круглые сутки. А выходных у дорожников должно быть только два: на Пасху и 9 мая. Зато едешь по первому в области участку дороги первой категории, смотришь на эту построенную тобой красоту, и душа поет. И еще важно великое братство дорожников. В любом регионе, что у тебя случится, придешь к дорожникам, скажешь, кто ты и рубашку последнюю с себя снимут, но помогут. Ради этого стоит работать...