

ПОКОРЯЯ ВЕРШИНЫ

В Забайкальском крае работает несколько дорожно-строительных компаний из Республики Бурятия. По опыту командировок знаю, что в регионах не очень привечают «чужаков», даже если они соседи. Считается, что они вроде бы «отбивают хлеб» у местных компаний. Но в Забайкалье я подобного отношения не встретил. По крайней мере, руководители учреждений и предприятий довольно приветливо отзывались об организациях из других субъектов РФ, работающих на дорогах края. Впрочем, забайкальские компании также осваивают рынки своих соседей. По моему мнению, такое сотрудничество идет на пользу, потому что на деле происходит обмен опытом, когда предприятия приходят в регион с уже испытанными технологиями, которые чуть позже внедряют уже и местные компании.

Офис компании ООО «Дорстройсервис» расположен в Улан-Удэ, куда я с удовольствием съездил бы, да срок командировки заканчивался. Поэтому встретился с представителем компании в Чите, заместителем директора ООО «Дорстройсервис» по содержанию автодорог в Забайкальском крае Владимиром Шаповаловым. Специалист он опытный, хорошо знаком с дорогами края. Ведь до недавнего времени работал заместителем генерального директора ФГУП «Забайкальскавтодор» по содержанию.

– К сожалению, бывшая моя организация, где я трудился много лет, обанкротилась, – рассказывает Владимир Иванович. – Были предложения от нескольких дорожных предприятий, но я выбрал ООО «Дорстройсервис». Знал, что предприятие было создано в 2005 году и с тех пор показатели его растут. Прежде всего, привлекла стабильность. И конечно, отношение руководства. С директором компании Булатом Цыреновичем Баириным мы обговорили все условия, он во многих вопросах пошел мне навстречу. Понравилось также его умение слушать людей, не рубит он с плеча, когда возникают проблемы.

В конце 2012 года ООО «Дорстройсервис»

заключило контракт на предоставление услуг по содержанию участка автодороги А-350 Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой, протяженностью 392 километра. Понятное дело, что руководить организацией работ по обслуживанию трассы возложили на Владимира Шаповалова, человека, который не понаслышке знал все проблемы дорог Забайкалья. А то, что Владимир Иванович был знаком со многими дорожниками, также сыграло свою роль.

– Нынешний контракт в корне отличается от прежних, – утверждает Шаповалов. – Обратите внимание, он заключен на «предоставление услуг по содержанию». Заказчик не требует с подрядчика определенной цикличности работ, сколько раз в месяц косить, сколько раз убирать мусор и так далее. Это доверие с одной стороны радует, с другой стороны накладывает дополнительную ответственность. На нас возложена задача обеспечить допустимый уровень содержания. Как мы это будем делать, заказчика не интересует. В противном случае, нас могут оштрафовать. Сейчас мы получили возможность планировать свою деятельность. К примеру, в этом году, для обеспечения сохранности дорог, выполнили



большой объем работ по заливке трещин, около 55 тысяч погонных метров, хотя в прежние годы, на этой трассе заделывали порядка 10-12 тысяч погонных метров. Зато в следующем году подобный вид работ сократится в несколько раз. Главное, мы почувствовали себя реальными хозяевами дороги.

На автодороге А-350 есть несколько проблемных участков, содержанию которых требуется уделять больше внимания. К примеру, в Оловянинском районе трасса проходит по пойме реки Анон, по пересеченной местности (км 209 – км 307), а также пересекает хребет Березовый (км 270 – км 290). Здесь грунтовые воды близко подходят к поверхности, поэтому с июня по сентябрь происходит разрушение покрытий из-за пучин. Как только начинаются теплые дни, дорогу начинает буквально рвать в разных местах. Способствует этому поток тяжеловесных машин, который направляется в Китай и обратно. Основание не выдерживает нагрузок, вода стремится наверх и возникает маленький «взрыв». Приходится дорожникам выбирать старый грунт, полностью заменять дорожное основание, проводить дренажные работы. Но дело в том, что такое «лечение» воздействует только на той точке, где возникла пучина. Завтра или послезавтра может прорвать в другом месте. Поэтому все лето, кроме обычных, запланированных работ, специалисты ООО «Дорстройсервис» занимаются устранением последствий пучин.

– Двадцатикилометровый участок Березовского хребта отличается и большой ямочностью, – отмечает Владимир Шаповалов. – Нынешнее лето выдалось богатым на осадки. И почти каждый день на хребте шел дождь. Из-за этого нам пришлось не менее 8 раз ликвидировать ямочность на этом участке, так как после дождя и проезда грузового транспорта, появлялись новые ямы. Хорошо, что в этом году приобрели Бецему, которая позволила повысить производительность работ.

– А что же раньше нельзя было купить эту технику, чтобы внедрить струйно-инъекционный метод ямочного ремонта? – недоумеваю я. – Сейчас эта технология широко распространена.

– Мы до сих пор применяли обычную технологию, но после того, как выиграли торги, начали работать на дороге, поняли, что необходимо повышать производительность труда, – поясняет Владимир



Заместитель директора по производству Сергей Лопатин



Главный бухгалтер Валентина СИРАТОВА



Инженер ПТО Булат САРИЕВ



**Заместитель директора по содержанию автомобильных дорог
Василий БУТИН**



**Заместитель начальника ПТО
Мария НИКОЛАЕВА**



**Начальник ПТО
Марина ТОПОРКОВА**



**Заместитель директора по содержанию автомобильных дорог в Забайкальском крае
Владимир ШАПОВАЛОВ**

Иванович. – Поэтому руководство компании решило приобрести завод по приготовлению битумной эмульсии, который сейчас смонтирован и выдает продукцию. После этого закупили Бецему, внедрили струйно-инъекционный метод ямочного ремонта. Кроме того, битумная эмульсия позволяет нам осваивать передовые технологии дорожно-строительных работ.

Есть сложности по содержанию в населенных пунктах Агинское и Борзя, территорию которых пересекает автодорога А-350. Как обычно, возле трассы выстраивается почти большая часть инфраструктуры поселков: магазины, кафе, учреждения, жилые дома. В прошлом, когда интенсивность движения была низкой, такое расположение даже приветствовалось. Но сейчас, когда поток автотранспорта увеличился в разы, выросло и количество ДТП. К тому же, некоторые владельцы домов и учреждений придорожного сервиса в стремлении расширить свои участки, начинают продвигать строения поближе к дороге. Все это мешает полноценно обслуживать дорогу. И вот недавно из ФКУ Упрдор «Забайкалье» поступила радостная для дорожников весть о строительстве обходов поселков Агинское и Борзя.

В нынешнем году разработан проект организации дорожного движения на участке автодороги А-350 со 178-го по 486-й километры. Вскоре начнутся работы по обустройству трассы: установка новых дорожных знаков, барьерного ограждения, информационных щитов.

Меня интересует и вопрос укомплектованности специалистами, создания инфраструктуры предприятия на обслуживаемой трассе. Ведь готовых производственных баз на дороге не было?

– Мы не стали изобретать велосипед, – отвечает на мой вопрос Николай Иванович. – В Агинске и Борзе были ДЭУ, которые являлись подразделениями обанкротившегося «Забайкальскавтодора». Мы создали там дорожные участки и большинство специалистов, работавших в ДЭУ, перешли к нам. Правда, численность сократилась. Если раньше, в каждом ДЭУ работало более ста человек, то сейчас на обслуживании того же участка заняты около 50 работников. Еще одна база находится в поселке Ононск. Люди идут к нам, заработная плата довольно высокая, стабильная. Я всегда говорю: относитесь к делу хозяйственно, не делайте так, чтобы расходы росли. Надо любую работу с первого раза выполнять качественно, чтобы потом не переделывать. Вот тогда будет экономия средств, а значит, вырастет заработная плата. А если нам выпишут штраф, то деньги уйдут в бюджет. Кому от этого хорошо? И вы знаете, удается постепенно менять отношение людей к работе. К тому же, в глубинке предприятия можно по пальцам пересчитать, поэтому рабочих мест мало. И народ стремится к нам устроиться.

У дорожников ООО «Дорстройсервис», работающих на содержании трассы А-350 налажено деловое сотрудничество с органами ГИБДД и МЧС. В прошлом году, после окончания торгов, когда определились подрядные организации, которые будут содержать автодороги края, руководитель ГИБДД Забайкальского края провел совместное совещание.

– Я считаю, что это правильный подход, – отзывается Шаповалов. – Мы познакомились с



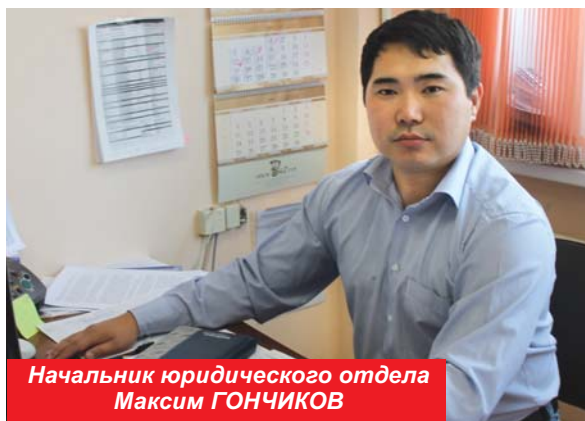
**Инженер ПТО
Эржена ЛХАСАРАНОВА**

представителями ГИБДД в районах, они с нами, выработали общие принципы сотрудничества, обменялись номерами телефонов. И сейчас у нас прекрасные отношения. Когда есть необходимость, мы связываемся с представителями ГИБДД и сообща решаем вопросы. Вот зимой бывало, когда сильный снегопад, нам нужно время, чтобы очистить трассу. Я звоню руководителю ГИБДД района, он присылает инспекторов, которые перекрывают движение по одной из полос, мы выполняем работы, переключаемся на другую полосу. Они тоже часто выходят на нас, сообщают, что где-то случилось ДТП или застряла на подъеме машина. Сразу даю команду, выезжает техника, люди. И с МЧС у нас хорошее взаимодействие.

Такому взаимопониманию дорожников, работников ГИБДД и МЧС можно только позавидовать. Потому что руководители большинства дорожных предприятий и учреждений сетуют на то, что очень трудно установить контакты с ГИБДД. К примеру, часто возникают споры вокруг причин ДТП. ГАИ считает, что оно произошло вследствие сопутствующих дорожных условий, при этом не вникая в специфику подрядных организаций, занимающихся содержанием. Дорожники отстаивают свою позицию. В результате, дело доходит до суда. Хотя, наверное, можно решить все проблемы, как говорится, мирным путем, за столом переговоров. Ведь сумели же найти общий язык в Забайкальском крае.

Содержание автомобильных дорог – это лишь один из видов деятельности ООО «Дорстройсервис». Обладая мощным производственным потенциалом, компания с высоким качеством выполняет работы по реконструкции, капитальному ремонту автодорог и других объектов. Специалисты ООО «Дорстройсервис» смело могут гордиться участием в реконструкции международного аэропорта «Байкал» в Улан-Удэ.

Высокую оценку заказчиков получила работа по капитальному ремонту автомобильной дороги М-55 «Байкал» от Челябинска через Курган, Омск,



**Начальник юридического отдела
Максим ГОНЧИКОВ**

Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы на участке км 867+000-км 891+000 (II и III пусковые комплексы) в Забайкальском крае.

После приобретения завода для производства битумных эмульсий в короткие сроки внедрена технология устройства покрытия из литых эмульсионно-минеральных смесей по методу Сларри-Сил, которая позволяет обеспечить текстурированную поверхность для обеспечения превосходного сцепления, повысить водонепроницаемость покрытия, провести небольшую корректировку профиля, имеющего продольные и поперечные деформации, заполнение колеи. Все это, в конечном счете, ведет к увеличению срока службы покрытия. Эта технология была применена в этом году при ремонте трассы А-350 км 178+000 – км 192+000 в Забайкальском крае.

Стабильность развития любого предприятия во многом зависит от личности руководителя. Директор ООО «Дорстройсервис» Булат Баиров сумел собрать крепкую команду. Профессионалами являются главный инженер Игорь Бакшеев, заместитель директора по производству Сергей Лопатин, заместитель директора по содержанию автодорог в Республике Бурятия Василий Бутин, главный бухгалтер Валентина Сиратова. Каждого из них отличает ответственность за порученный участок работы, организаторские способности.

Коллектив предприятия довольно молодой, средний возраст составляет 35 лет. Это также можно поставить в заслугу Булата Цыреновича, который думая о завтрашнем дне компании стремится подготовить достойную смену ветеранам.

Руководством ООО «Дорстройсервис» разработана стратегия дальнейшего развития предприятия, оснащения и модернизации производственной базы, увеличения объемов выполняемых работ. В ней четко расставлены ориентиры, следуя которым коллектив намерен не только оставаться в числе лидеров дорожно-строительной отрасли региона, но и покорять новые вершины.

Страницы истории

Общество с ограниченной ответственностью «Дорстройсервис» было учреждено 22 апреля 2005 г. Предприятие начинало свою деятельность с содержания дорог общего пользования и искусственных сооружений на них в отдаленном северном Баунтовском Эвенкийском районе Республики Бурятия в 2005 году по договору Субподряда у ФГУП «Бурятиявтодор». В 2006-2007 годах ООО Дорстройсервис занималось содержанием автомобильных дорог по договорам субподряда в Еравнинском, Хоринском, Кижингинском и Заиграевском районах Республики Бурятия. С годами организация наращивала свой кадровый, материально-технический потенциал. В 2008-2010 гг. ООО Дорстройсервис обслуживало автомобильные дороги общей протяженностью 1658 км в девяти районах Республики Бурятия. За 9 лет своего существования ООО Дорстройсервис стало одним из лидеров дорожной отрасли в Республике Бурятия и Забайкальском крае.