ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

Материалы блока
подготовил
Комил Жаббаров

В КРАЮ РАВНИН ШИРОКИХ И СУРОВЫХ ГОР

РЕСПУБЛИКА СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ-АЛАНИЯ

42 Таймураз Мамсуров: «Приоритет – социальная сфера»

44 Нужны четкие ориентиры

48 Команда единомышленников ООО «ЮСК»

52 Лучший щебень из Беслана

54 Алмазной резкой

57 Проект – дело тонкое

60 Неафишируемые награды ЗАО «МАРС-Р»

Таймураз Мамсуров: «Приоритет – социальная сфера»

Прошлый год для многих регионов выдался трудным. Да и нынешний, прямо скажем, пока «не балует». Но, несмотря на это, на местах продолжается работа по принятым ранее программам. Прежде всего, внимание уделяется социальной сфере. Как переживает этот нелегкий период Республика Северная Осетия-Алания? Как отразился кризис на развитии республики? На эти и другие вопросы отвечает Глава Республики Северная Осетия-Алания Таймураз Мамсуров

– Таймураз Дзамбекович, подведите, пожалуйста, краткие итоги социально-экономического развития РСО-Алания в последние годы?

– Как известно, в середине 2014 года в результате введения санкционного механизма и механизма контрсанкций, кризисные явления стали сказываться на экономике и социальной сфере страны в целом, и Республики Северная Осетия-Алания в частности. Тем не менее, динамика основных показателей социально-экономического развития Северной Осетии в 2014 году сложилась, пусть с небольшим, но все же положительным ростом.

В частности, индекс промышленного производства составил 100,3% к 2013 году, то есть по сравнению с базовым 2013 годом вырос на 0,3%, в том числе по добыче полезных ископаемых – 90,4%, по обрабатывающим производствам – 104,2%, по производству и распределению электро – и теплоэнергии – 86%.

Наибольший темп роста наблюдался по объему инвестиций в основной капитал – 119,6%. В экономику и социальные отрасли республики направлено более 36,0 млрд рублей, из них 59% – внебюджетные инвестиции. Объем работ, выполненный по виду деятельности «Строительство» вырос на 7,2% к уровню 2013 года (13,5 млрд рублей).

В 2014 году доходы консолидированного бюджета республики, включая безвозмездные поступления из федерального бюджета, составили 25,3 млрд рублей, что на 3,8% больше, чем за январь-декабрь предыдущего года. Более 70% расходной части консолидированного бюджета направляем на социальную сферу, которая включает также и строительство коммунальной инфраструктуры, и мероприятия, направленные на развитие здравоохранения, образования, науки, социальной защиты. А это новые школы, детские сады, больничные отделения и корпуса. Например, в 2014 году создано 3685 мест в детских садах.

Значительная часть бюджетных средств (9 070,0 млн рублей) была направлена на строительство и реконструкцию сети автомобильных дорог.

В прошлом году состоялось знаковое событие для осетинского народа – после масштабной реконструкции был торжественно открыт Рокский тоннель.

Трудно себе представить, что было бы с нашими братьями на Юге, если не построили этот тоннель. Реализация идеи его реконструкции проходила в три этапа и потребовала слаженных действий министерства транспорта России, Федерального дорожного агентства, Северо-Осетинского филиала Управления дорог Северного Кавказа, генерального подрядчика ОАО «УСК МОСТ», подрядных организаций. Уникальные проектные решения удалось воплотить в жизнь нашим славным строителям из многих российских регионов, моим коллегам по профессии. Теперь тоннель отвечает всем нормативным требованиям, здесь применены современные системы гидроизоляции, есть возможность для пропуска большегрузных и длинномерных автомобилей, эффективно решены аспекты дорожной безопасности. В общей сложности на стройке трудились 1400 человек. Кстати, всего на федеральных дорогах Северного Кавказа 11 тоннелей, из них 10 в нашей республике. Самый протяженный и технически сложный из них – Рокский тоннель, протяженностью 3 921 метр и на высоте более двух тысяч метров над уровнем моря.

– Удовлетворены ли вы состоянием дорожно-транспортного комплекса РСО-Алания? Какие вопросы еще предстоит решить в этой сфере? Какие виды транспорта требуют своего развития?

– По данным государственной статистики Северная Осетия занимает третье место в России после Москвы и Санкт-Петербурга по удельному весу автодорог с твердым покрытием. 98,5 процента региональных и межмуниципальных дорог республики с твердым покрытием. Это – результат многолетнего труда дорожников еще с советских времен.

В то же время за этим хозяйством необходимо следить, ремонтировать, улучшать качество полотна, строить новые дороги и развязки. Другая часть задач касается работы транспорта, перевозящего пассажиров по этим дорогам. В 2014 году грузовым автомобильным транспортом перевезено грузов в 2,1 раза больше, чем в 2013 году. При этом грузооборот вырос на 6,6%, а пассажирооборот на 1,4%. Пассажирским автотранспортом перевезено более 62 млн пассажиров. Кроме того, мы должны повышать доступность и качественный уровень общественного транспорта в соответствии с социальными стандартами. Для этого республика планомерно пополняет парк транспортных средств автомобилями повышенной комфортности, приспособленными для перевозки инвалидов и других маломобильных групп населения.

В нашей столице – Владикавказе мы сохранили трамвай, как вид общественного транспорта. И делаем все, чтобы он не исчез с городских улиц, хотя отдельные качественные показатели работы электрического транспорта снижены, что обусловлено значительным износом вагонов, трамвайного пути, контактной сети, тяговых подстанций.

В настоящий момент завершается реконструкция аэропорта «Владикавказ». Проведены работы по замене покрытия взлетной полосы, периметрового ограждения, ведется обновление светосигнального оборудования. После окончания работ владикавказский аэропорт будет способен принимать практически все современные типы воздушных судов, что позволит привлечь новых авиаперевозчиков, расширить географию полетов и увеличить пассажиропоток.

Железнодорожные перевозки в Северной Осетии-Алании осуществляются как поездами дальнего следования в Москву, Санкт-Петербург, Новороссийск, Адлер, так и пригородным железнодорожным транспортом.

– Насколько эффективно используются средства дорожного фонда РСО-Алания?

– Создание в 2012 году Дорожного фонда позволило начать планомерный переход к нормативному финансированию содержания региональных автодорог, значительно увеличить объемы ремонтных работ и мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения республики. Особое внимание уделяется участкам с регулярным пассажирским движением, подъездам к сельским населенным пунктам.

В 2014 году, за счет средств Дорожного фонда, завершена реконструкция участка автодороги «Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен II», на заключительной стадии строительство автодороги «Обход с. Новый Урух», продолжаются работы на 10 объектах.

Кроме того, из средств фонда осуществляется субсидирование дорожной деятельности муниципальных образований. За счет предусмотренных в 2014 году субсидий муниципальными образованиями отремонтировано 95,7 км автодорог местного значения, что позволило полностью обеспечить доступность транспортных услуг для населения на социально значимых маршрутах в трех муниципальных образованиях.

– О планах на ближайшие годы.

– Вы знаете, что совсем недавно был подписан договор о сотрудничестве между Россией и Южной Осетией. В связи с чем грузо- и пассажиропоток между странами будет возрастать. И это обстоятельство заостряет проблему строительства автодороги в объезд г. Владикавказа, что позволит исключить въезд большегрузного транспорта на территорию города, и будет способствовать увеличению пропускной способности местной автодорожной сети, улучшению экологической ситуации.

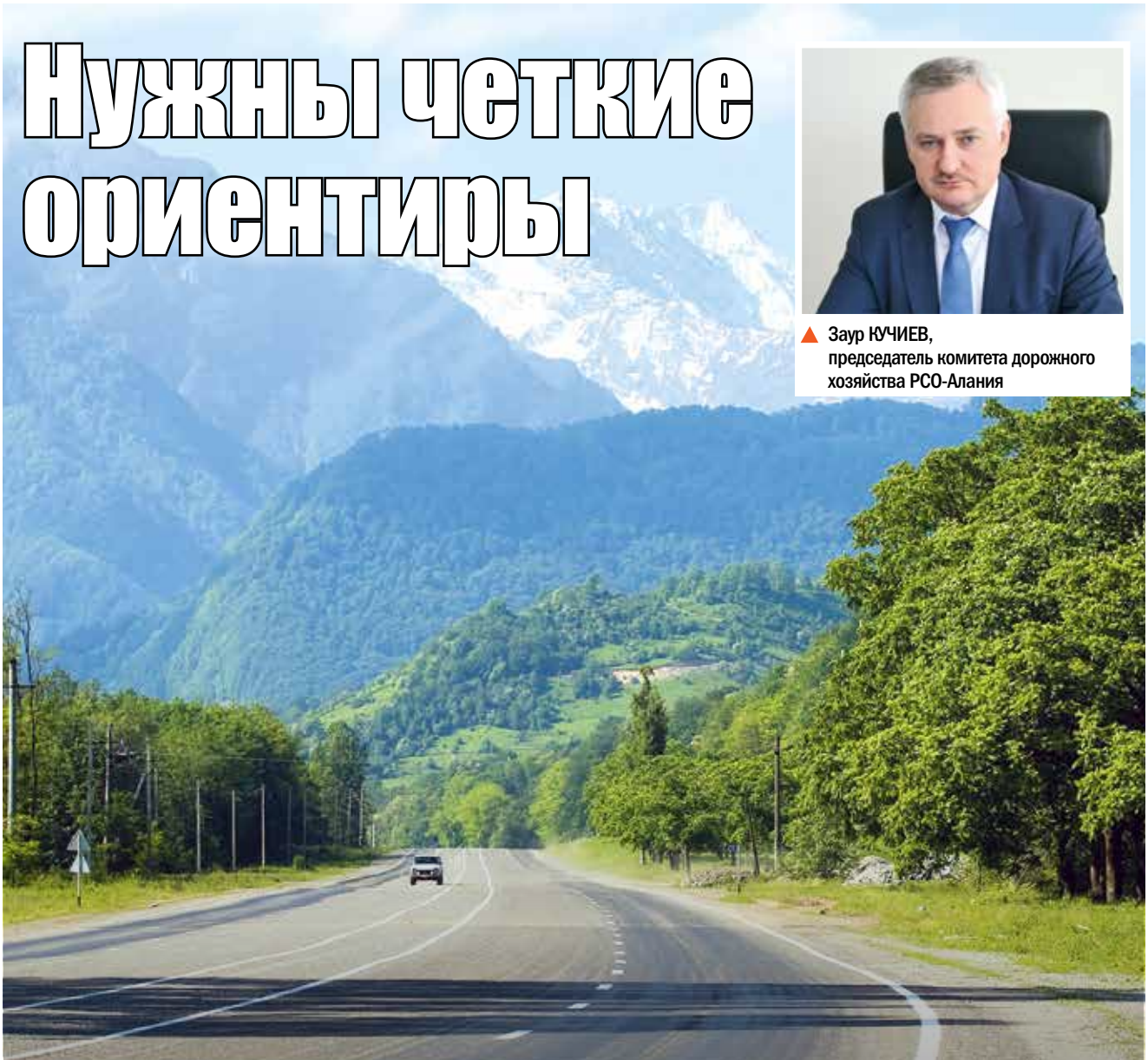
Еще одна наша задача в том, чтобы наладить прямое транспортное сообщение, проходящее по территории республики, между Владикавказом и крупным административным центром – городом Моздоком. В настоящий момент оно осуществляется по окружному маршруту через территорию Кабардино-Балкарской Республики, что препятствует экономическому развитию Моздокского района. Для решения проблемы необходимо строительство участка автодороги протяженностью 15 км, разрушенного в результате схода селей в 1991 году, а также проведение реконструкции участков автодороги протяженностью 50,8 км.

В рамках ФЦП «Юг России (2008-2013 годы)» не завершено строительство автодороги, обеспечивающее функционирование всесезонного туристско-рекреационного комплекса «Мамисон», включенный в туристско-рекреационный кластер Северо-Кавказского федерального округа и входящий в состав туристско-рекреационной особой экономической зоны, созданной в соответствии с постановлением Правительства РФ.

Все эти задачи нам и предстоит решать. //

Нужны четкие ориентиры

Заур КУЧИЕВ, председатель комитета дорожного хозяйства РСО-Алания



В Республике Северная Осетия-Алания автомобильные дороги имеют стратегическое значение. Словосочетание «стратегическое значение» здесь употребляется вовсе не для красного словца. Конечно, в республике функционируют железнодорожный транспорт, а международный аэропорт Владикавказа принимает рейсы из различных городов страны. Через территорию республики пролегают две важнейшие автодорожные артерии, соединяющие Российскую Федерацию с Закавказьем и странами Ближнего и Среднего Востока, а также с Республикой Южная Осетия. Внутрирегиональное сообщение осуществляется, в основном, по автодорогам. При этом, надо учесть, что почти половину территории республики занимают горы. Среди «оборванных» скалами ущелий и крутых перевалов расположены десятки населенных пунктов, для жителей которых автомобильные дороги являются единственной связующей нитью с остальным миром. Именно дорожная инфраструктура была и остается одним из краеугольных камней дальнейшего социально-экономического развития республики. В ходе беседы с председателем комитета дорожного хозяйства РСО-Алания Зауром Кучиевым мы подробно остановились как на деятельности возглавляемого им учреждения, так и проблемах, еще имеющихся в отрасли.

– Заур Агубеевич, вы недавно приступили к руководству комитетом дорожного хозяйства? И я хотел бы попросить Вас, как говорится, «свежим» взглядом оценить дорожное хозяйство РСО-Алания.

– Сначала немного статистики. Протяженность дорожной сети общего пользования Республики Северная Осетия-Алания составляет 6 293,3 километров. В зону ответственности комитета дорожного хозяйства относится 776 километров автодорог регионального значения и 222 километров – межмуниципального.

На первый взгляд, дела у нас обстоят хорошо. Республика занимает ведущие позиции в России по доле дорог с твердым покрытием. Вместе с тем надо отметить, что у нас много дорог IV и V технических категорий, соответственно – 481,3 и 180,2 километров. В свое время эти трассы обеспечивали бесперебойный проезд автотранспорта. Но ситуация меняется с каждым годом, интенсивность движения растет, а нагрузки на ось увеличиваются. Поэтому считаем необходимым увеличивать объемы работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автодорог.

В этой связи создание целевых дорожных фондов является своевременной мерой и эффективным механизмом финансирования дорожного строительства. Комитет дорожного хозяйства держит этот вопрос в центре внимания, но быстро решить проблему не удается. Большая часть дорожной сети также требуют модернизации, так как были построены 30-40 лет назад и рассчитаны на другие нагрузки. Важнейшей проблемой на сегодняшний момент считаю нехватку кадров для дорожной отрасли. При этом дефицит квалифицированных работников наблюдаются как по рабочим специальностям, так и среди инженеров, проектировщиков, плановиков, экономистов и др. В этой связи мы продолжим тесное сотрудничество с профильными вузами республики в плане производственной практики студентов, это позволит уже на этом этапе отбирать, присматриваться к перспективным специалистам и рекомендовать их дорожно-строительным компаниям.

– Кризисные явления в экономике страны, отразились и в дорожной отрасли. Как повлияли они на деятельность руководимого Вами комитета?

–Да, действительно финансовые трудности не могли не сказаться на дорожной отрасли. Это обусловлено и имеющейся кредиторской задолженностью перед подрядными организациями, и своевременностью текущего финансирования, и возможностями перспективного планирования, ведь проектные работы на будущее необходимо вести уже сейчас, а все это требует финансовых ресурсов и немалых. Мы с пониманием относимся к этим трудностям и уверенны, что они носят временный характер.

– Но все-таки работы по совершенствованию сети будут продолжены?

– Конечно, и мы постараемся не снизить объемы. Ведь прошлый год для дорожников республики был довольно успешным. Завершили реконструкцию участка автодороги Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен II, протяженностью 8,87 километра, подготовили к сдаче обход селения Урух. Отремонтировано 20,88 километров, в том числе участки автодорог Дигора – Николпевская – Эльхотово (7 км), Дигора – Дур-Дур – Сурх-Дигора (1,4 км), Транскам – Верхний Згид–Мацута (9,9 км), «Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен II» (0,6 км), Дигора – Минеральные источники (1 км), Эльхотово – прохладный (1 км), Луковская – садовый (2,4 км).

▲ Коллектив комитета дорожного хозяйства РСО-Алания

По повышению безопасности дорожного движения произведены ремонт искусственного освещения на автодороге Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен II, ремонт и замена барьерных ограждений на трассах Дзуарикау – Фиагдон – Хилаг, Гизель – Кармадон – Даргавс–Дзуарикау и других.

В соответствии с Федеральной целевой программой «Юг России» продолжилось строительство автодороги от селения Зарамаг к рекреационному комплексу «Мамисон», а также реконструкция трассы Чикола – Мацута – Комы-Арт с подъездом к селениюГалиат.

В этом году продолжатся работы на переходящих объектах, чтобы сдать их в срок. А также начнем строительство трех новых объектов, которые имеют важное значение для развития дорожной сети республики. Это два мостовых перехода и 8-ми километровый участок дороги, соединяющий равнинную часть республики с горными селами.

– Какие проекты, по Вашему мнению, необходимо реализовать в первую очередь, чтобы создать комфортные условия для пользователей, обеспечить безопасность и бесперебойность движения, а также транспортную доступность населенных пунктов?

– Есть несколько проблем, которые требуют своего скорейшего решения. Первая из них связана с геополитическим расположением нашего региона. Сегодня РСО-Алания является своеобразным форпостом на южных границах России. Особое значение для нас имеет Транскам, связывающий с братской Южной Осетией. По этой дороге, а также по М-29 «Кавказ», в последние годы непрерывно растет интенсивность движения. Весь грузопоток из Закавказья и Ближнего Востока идет по своеобразному транспортному коридору Север – Юг, составляющей частью которого являются и дороги нашей республики. Тревогу вызывает тот факт, что немалая часть автомобилей – это большегрузные машины, которые разрушают трассы. Часто бывает, что из-за схода лавин, камнепадов, движение на какое-то время закрывается. Сейчас идет строительство противолавинных галерей на Транскаме, и эту работу необходимо активизировать. Конечно, данный вопрос входит в компетенцию ФКУ «Кавказ», но и мы не должны быть сторонними наблюдателями, тем более, что федеральные дороги у нас тесно «переплетены» с региональными и местными.

С этой проблемой связана и другая. Часть федеральной автодороги М-29 проходит буквально в городской черте Владикавказа. Наверное, нет надобности долго рассказывать о том, насколько повышаются риски ДТП, увеличивается загрязненность воздуха и другие причины, вследствие которых актуальным является вопрос строительства обхода Владикавказа. Об этом говорим давно, но республика самостоятельно, такой объект, попросту «не вытянет». Необходимофинансирование из федерального бюджета. О том, что обход нужен, говорят и многочисленные обращения жителей столицы республики, которые жалуются на увеличивающийся поток транзитного транспорта, движущегося по улицам города. О какой экологии можно тут вести речь? Или кто может гарантировать в таких условиях безопасность движения? Поэтому мы будем стремиться, чтобы строительство обхода было начато как можно скорее. И в этом вопросе, как впрочем, и в других, нас полностью поддерживает глава РСО-Алания Таймураз Мамсуров.

Важной задачей для нас является развитие комплекса туризма, который в будущем должен стать одним из самых доходных отраслей республики. Для того, чтобы привлечь гостей, необходимо создать комфортные и приемлемые условия для них. Задача дорожников обеспечить приезжающих развитой транспортной инфраструктурой и качественным придорожным сервисом. Сейчас продолжается строительство автодороги в туристско-рекреационный центр «Мамисон». Но ведь у нас есть и другие, не менее красивые места, которые также могут стать объектом интереса туристов. Поезжайте по любому маршруту в горы и везде вы увидите неповторимые пейзажи, исторические достопримечательности, попробуете различные виды минеральной воды, отдохнете от городской суеты в тиши среди скал и вершин.

Обеспечение транспортной доступности для жителей республики, также является для нас одним из приоритетов. При этом, дороги должны быть проложены по коротким маршрутам. Не дело, если жителям отдельных сел, для того, чтобы добраться до Владикавказа, требуется полдня, а то и больше.

Я затронул только часть нерешенных проблем. Но есть и другие вопросы, которые не менее важны. Как видите, есть над чем работать в ближайшие время. Думаю, что в нынешнем году мы внесем коррективы в деятельность комитета, определим конкретные цели и пути их достижения. В любой сфере нужны ориентиры, чтобы знать, куда двигаться. А в дорожной отрасли тем более. //

▲ Казбек ХУГАЕВ, директор ООО «ЮСК»

Команда единомышленников ООО «ЮСК»

Впервые на Транскаме я побывал лет семь назад. За окном стояло лето и красивые горные пейзажи, меняющиеся с каждым новым поворотом, не могли оставить равнодушным. Впечатлений было море. Но целью поездки являлось не любование прекрасными окружающими видами, а осмотр состояния автодороги, которую, называют одной из самых трудных в России. Мне же она показалась довольно заурядной, похожей на другие горные трассы. Но через два года, в ходе следующей командировки зимой, я убедился, что Транскам таит в себе «сюрпризы», грозящие тяжелыми последствиями. Потому дорожники здесь готовы к любому развитию ситуации. Сход лавин они воспринимают как будничное явление. Камнепады, сели не вызывают паники, не становятся причиной аврала. Ведь работают тут профессионалы – специалисты одной из ведущих в республике Северная Осетия-Алания предприятий – ООО «Южная строительная компания». Они обслуживают самый сложный участок федеральной дороги А-164 «Транскам», протяженностью 65 км.

Водители, которые часто проезжают по этой трассе, хорошо знают развязку на выезде из Алагира. Отсюда и начинается зона ответственности ООО «ЮСК» на Транскаме, которая тянется до границы с Южной Осетией.

– О значении этой дороги много говорить не буду, отмечу только, что Транскам – единственная трасса, по которой осуществляется сообщение Южной Осетии не только с Россией, но и всем остальным миром, – с расстановкой произносит директор ООО «ЮСК» Казбек Хугаев. – И мы должны сделать все, чтобы эта связующая «нить» была прочной и никогда не рвалась. Но часто в дело вмешивается природа. Например, сразу после Нового года на Транскаме все завалило толстым слоем снега. Конечно, дорогу очистили, но мы знали, что придется перекрывать движение. И опасения оправдались, в первой декаде января со-

шло 54 (!) лавины. Наши работники под руководством начальника участка Роберта Газюмова трудились день и ночь, чтобы обеспечить беспрепятственный проезд автомобилей. Хочу отметить также прорабов Казбека Даурова, Тамаза Гогичаева, мастеров Тамаза Алборова и Валерия Битеева.

Для оперативного реагирования на Транскаме построены два городка, где проживают дорожники, и находится необходимая техника. Зимой и летом тут организовано круглосуточное дежурство. Работники трудятся в вахтовом режиме, сменяясь через каждые 15 дней. Условия для работы суровые. Опасность может поджидать в любом месте дороги.

– Зимой лавины, снегопады, весной и летом камнепады и сели, – неторопливо продолжает свой рассказ Казбек Львович. – Бывает, только очистили дорогу от камней, собрались на базу отдыхать, как срываются камни с другого склона. Опять начинается тяжелая работа. Но я вам скажу, что люди понимают важность этой трассы, осознают свою ответственность. Ведь они знают, что там, за поворотом, ждут открытия проезда машины, которые везут необходимые товары для Южной Осетии, для братьев наших. Поэтому не жалуются, как бы им ни было трудно, работают, порой сжав волю в кулак. Да, приходится иногда ненадолго закрывать дорогу, но стараемся быстрее очистить хотя бы одну полосу, чтобы запустить реверсивное движение.

Транскам с каждым годом становится безопаснее, здесь проводятся масштабные работы по укреплению склонов гор специальной сеткой двойного кручения и кольчужной сеткой, возводятся подпорные стены. Продолжается строительство противолавинных галерей. Почти на всем протяжении обслуживаемого участка, дорогу словно сопровождает река Ардон, имеющая крутой нрав. Не случайно, в переводе ее название звучит как «бешеная река». Впрочем, поздней осенью и зимой она кажется кроткой. Есть места, где Ардон можно просто перешагнуть. Но наступает весна, и река набирает силу. Под припекающими лучами солнца, начинает активно таять снег. С гор спускаются тысячи ручейков, которые, сливаясь, образуют мощную волну, с ревом несущуюся вниз. Против ее удара, не могут устоять ни многолетние деревья с глубокими корнями, ни огромные, многотонные валуны, которые набравшая силы вода, смахивает, словно камушки, и волочит на десятки километров. Стихия смывает порой и полотно дороги. Именно поэтому, в 2013 году, на самом опасном участке, с 63 по 71 километр, было возведено 400 метров подпорной стены высотой 9 метров. Ежегодно несколько километров берегов реки укрепляются бетонными плитами. В 2012 году специалисты предприятия смонтировали 30 километров парапетного ограждения «Ньюджерси», отличающееся безопасностью, надежностью, экономичностью и долговечностью.

▲ Работники бухгалтерии

▲ Марат КОЧИЕВ, главный инженер

▲ Сотрудники ПТО

– В 2013 году мы сдали после капитального ремонта 7-километровый участок дороги, а в прошлом году заменили верхние слои покрытия на 6 километрах, – перечисляет перечень проведенных работ Казбек Хугаев. – Работы по реконструкции и капремонту выполняют и другие подрядные организации. Транскам улучшается – это признают все, в том числе водители, но работы у нас меньше не становится. Стараемся всегда быть в готовности, чтобы вовремя принять меры по устранению последствий капризов погоды.

Важное значение Транскама для Южной Осетии коллектив ООО «ЮСК» знает хорошо. Ведь они в свое время помогали соседям

– еще до войны 2008 года начали строить автодорогу Гуфта – Зар – Цхинвал. Привезли всю необходимую технику, недалеко от объекта, в Джаве, смонтировали АБЗ, развернули городок из вагончиков. Работали споро, старались управиться с задачей побыстрее. И никто не ожидал, что вдруг Грузия откроет военные действия с целью уничтожения осетинского народа. И когда это произошло, часть работников вернулись домой, а часть остались, с оружием в руках участвовали в защите сел, а также охраняли имущество предприятия.

– Хорошо, что мы успели хоть проложить дорогу, – вспоминает начальник ППО ООО «ЮСК» Виктория Ерофеева. – Когда грузины начали наступать, жители окрестных сел, спасаясь от захватчиков, уходили именно по нашей, еще не до конца достроенной трассе. Потому что другой путь проходил через грузинские села. Наши ребята оказывали помощь беженцам. Некоторых из них наградили за мужество, проявленное во время войны с грузинами. И уже через неделю после окончания боевых действий, все наши работники вернулись в городок, чтобы продолжать работы. Несмотря на все эти трудности, дорогу мы сдали в декабре 2008 года.

В последующие годы специалисты компании принимали участие в качестве субподрядчика в возведении автодороги Бека – Ленингор, протяженностью 34 км. Генеральным подрядчиком выступал Спецстрой России, мощная организация, укомплектованная высококвалифицированными кадрами, имеющая развитую производственную инфраструктуру, применяющая передовые технологии в процессе строительства. Немало полезного почерпнули во время совместной работы специалисты ООО «ЮСК» у своих коллег из Спецстроя, как в организации рабочего процесса, так и во внедрении инноваций.

Опыт реализации крупных проектов, а также наличие современной техники позволяют предприятию успешно участвовать в торгах, проводимых ФКУ Упрдор «Кавказ». В 2010 году ООО «ЮСК» приступило к реконструкции 2 км автодороги М-29 «Кавказ». В следующем году объект был сдан в срок. С той поры работы по совершенствованию федеральной трассы продолжаются. Сегодня специалисты предприятия реконструируют 5 километровый участок трассы. По окончании работ в следующем году параметры автодороги будут соответствовать технической категории 1-Б. Устройство земляного полотна, дорожной одежды производится исходя из возросших нагрузок и интенсивности движения. Для обеспечения безопасности в станице Змейская построены два надземных пешеходных перехода. В населенных пунктах и на искусственных сооружениях устанавливается освещение.

В прошлом году коллектив сдал в эксплуатацию участок с 8 по 14 км автомобильной дороги А-161 Владикавказ – Нижний Ларс – граница с Грузией. Здесь выполнен капитальный ремонт: возведено 960 метров подпорных стен, произведено устройство земляного полотна с уширением, обновлена дорожная одежда, заменены водопропускные трубы, установлены дорожные знаки, барьерное ограждение и т.п.

– Трасса А-161 пролегает по пойме реки Терек, – отмечает Казбек Хугаев. – Река постепенно размывала основание дороги, несмотря на меры, предпринимаемые дорожниками. Надо было построить капитальное сооружение, для противодействия разрушительной силе реки. Поэтому здесь, как и на Транскаме, построили подпорные стенки высотой 9 метров. Если раньше в отдельных местах дорога сужалась до 7 метров, что мешало проезду транспорта, то теперь, после ремонта, автомобилисты чувствуют себя комфортно.

Производственная база компании позволяет выполнять все

виды дорожно-строительных работ. Парк техники постоянно пополняется. За последние несколько лет приобретены три автогрейдера, асфальтоукладчик, три вибрационных катка, экскаватор, два погрузчика, пять КамАЗов, тягач седельный, два экскаватора, три автобетоносмесителя, каток дорожный. В 2013 году купили новую асфальтосмесительную установку, производства Кременчугского завода.

– Стремимся приобретать технику импортного производства, – подчеркивает Казбек Львович. – И качество высокое, и сервис, как говорится, ненавязчивый. К примеру, компания «Volvo», если у них покупаешь дорожную машину, то обязательно приглашают специалистов на курсы для обучения. Современная техника – основа для внедрения новых технологий. Наши специалисты одними из первых в республике освоили выпуск щебеночно-мастичного асфальтобетона. В ходе строительных работ применяются георешетки, которые увеличивают сроки службы дорожной одежды и покрытия.

Кадровые вопросы на предприятии решаются целенаправленно. Установлено сотрудничество с Северо-Кавказским горно-металлургическим институтом, где ведется отбор способных студентов. Необходимых специалистов стремятся готовить и своими силами. Обычной практикой стало прикрепление к опытным машинистам молодых, чтобы те перенимали опыт старшего поколения и были готовы в любой момент сменить их за штурвалом.

– В компании есть несколько подразделений, – делится Казбек Хугаев. – Одни занимаются содержанием автодорог, другие строительством, реконструкцией и ремонтом. О тех, кто обслуживает Транскам, мы уже говорили. Строительными бригадами руководят начальники участков Тамерлан Бежанов, Олег Сикаев, прорабы Альберт Джугоев, Таймураз Цогоев. Все они грамотные специалисты, хорошо знающие специфику дорожного дела. При необходимости, все силы и средства могут быть переброшены из одного участка на другой. Особенно зимой, когда на Транскаме начинаются снегопады и лавины, мы сосредотачиваем здесь большую часть техники. Большой объем работ выполняют геодезисты Вячеслав Клочков и Таймураз Бурнацев. Курирует работы на объектах главный инженер Марат Кочиев – преданный дорожному делу человек, отличный организатор. Он днем и ночью в курсе всех событий, происходящих на предприятии. Когда есть такие кадры, как Кочиев, Бежанов, Гозюмов и другие надежные, грамотные специалисты, то можно быть спокойным за выполнение поставленных задач. На душе спокойно, потому что знаешь, эти люди все сделают как надо.

В создании боеспособной команды единомышленников, большая заслуга Казбека Львовича. Возглавив компанию в 2008 году, он за короткое время сумел вывести предприятие в число лучших в регионе. Помог опыт работы в ООО «ТрансМостДорСтрой», где он четыре года трудился мастером.

– По образованию я строитель, сначала окончил техникум, потом институт, – рассказывает Казбек Хугаев. – Одно время был частным предпринимателем. На практике изучил законы рыночных отношений. Когда стал директором ООО «ЮСК» мне пригодился предпринимательский опыт. Здесь, конечно, масштабы другие, но считаю, что современный руководитель должен не только командовать, но и хорошо разбираться в экономических вопросах, уметь выстроить менеджмент компании с учетом перспектив развития.

Как видно из достижений ООО «ЮСК» Казбеку Хугаеву удается органично сочетать качества талантливого руководителя и умелого менеджера. Свидетельством тому – показатели компании, которые растут из года в год. //

Лучший щебень из Беслана

▲ Владимир КУЗЬМЕНКО, директор ООО «АСК-12»

В России немало регионов, где нет условий для добычи самого востребованного в дорожном хозяйстве стройматериала – щебня. Дорожники Северной Осетии в этом отношении находятся в выигрышном состоянии. Горы республики полны пород, из которых можно производить щебень высокой прочности. Но не все предприятия имеют на сегодняшний день свои карьеры, дробильно-сортировочные установки, все-таки оборудование довольно дорогое. К ним на помощь приходит компания ООО «АСК-12», которое специализируется на выпуске инертных материалов.

Как пояснил мне во время беседы директор предприятия Владимир Кузьменко, аббревиатура «АСК» означает «Архитектурно-строительная компания», а цифра 12 говорит о годе создания компании. И что удивительно, молодая еще по возрасту компания, в первый же год получила заказ на доставку щебня для строительства олимпийских объектов в Сочи. Мне приходилось бывать в Сочи во время подготовки к Сочи-2014, а потому знаю, что требования к качеству стройматериалов там были очень высокие. Щебень, который выпускается ООО «АСК-12» проверяли неоднократно в лабораториях заказчиков, коими являлись крупнейшие дорожно-строительные компании, работавшие в столице зимних Олимпийских игр, и все они не раз подтверждали высокое качество стройматериала, получаемого из Республики Северная Осетия-Алания.

– Впрочем, все заказчики довольны нашим щебнем, – говорит Владимир Иванович. – В ходе реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Владикавказа, мы поставили большую часть инертных материалов. А во время строительства обхода города Беслан в основном мы обеспечивали работающие на объекте дорожные организации. Выпускаемый нами щебень отличается высокой прочностью, соответствует как минимум марке М1200. Да и по другим параметрам отвечает требованиям регламентирующих документов.

Основная производственная база ООО «АСК-12» находится в Беслане, где располагается карьер, две стационарные и одна мобильная дробильно-сортировочные комплексы. Здесь же находится и асфальтосмесительная установка Benninghoven, производительностью 200 тонн в час, бетонный узел, мощность которого составляет 60 кубометров в час, линия по производству гиперпрессованных бетонных изделий. Там же сосредоточена вся необходимая техника: погрузчики, экскаваторы, самосвалы, автобетоносмесители, автокраны, автобетонасос и другое оборудование. Есть также своя ремонтная база.

– Обычно дорожные предприятия предпочитают сами производить асфальтобетон, ведь при его покупке возрастает себестоимость работ, – делюсь мнением.

– Опыт деятельности нашей компании свидетельствует о том, что асфальтобетонные смеси, производимые у нас, востребованы на рынке, потому что мы ведем взвешенную политику соотношения цены и качества, – возражает Кузьменко. – К тому же, не каждое предприятие имеет возможность приобрести современный АБЗ, который стоит дорого. Расходы на

его содержание тоже «влетают в копеечку». Поэтому заказов у нас на сегодняшний день достаточно. Мы же предлагаем им нашу продукцию, по вполне доступной цене, так как щебень производим сами. Бетон также недорогой, мы выпускаем его различных марок. К тому же, имеем возможность доставлять бетон или асфальтобетон собственным транспортом, что также выгодно для некоторых дорожных организаций, у которых нет специальной техники.

Часть товарного бетона используется и на строительстве жилья, которое ведут специалисты ООО «АСК-12». В 2013 году компания приступила к возведению пятиэтажного 10-подъездного дома во Владикавказе. Сдача его в эксплуатацию намечена в этом году. Коллектив предприятия и в дальнейшем намерен заниматься строительством жилья

Слушая Кузьменко, я обратил внимание, что на сегодняшний день в ООО «АСК-12» создана хорошая производственная база. Осталось только приобрести дорожные машины, укомплектоваться кадрами и можно смело выходить на торги по строительству, реконструкции или ремонту автодорог. Делюсь своими наблюдениями с Владимиром Ивановичем. Он чуть заметно улыбнувшись отвечает:

– Всему свое время. Конечно, мы планируем в будущем расширить виды деятельности и принимать участие в дорожно-строительных работах. Но прежде, как вы заметили, хотим основательно подготовиться. База почти готова, но для закупки специальной техники, нужны большие средства. Вы коснулись вопроса кадров. Хочу подчеркнуть, что мы тщательно подходим к подбору специалистов. Не каждый может сработаться с нашими работниками. Нам удалось создать такую атмосферу, когда люди трудятся не из под палки, работают на совесть. Костяк предприятия составляют опытные специалисты. Бригаду АБЗ возглавляет Мурат Караев, дробильно-сортировочный комплекс – Станислав Дзебоев, бетонный узел – Рафаэль Гурдзибеев, а цех бетонных изделий – Марат Хаев. За исправностью и эксплуатацией техники ответственность несет главный механик Эдуард Дарчиев. Строительными работами руководит Алан Дзгоев. Отмечу также и нашего ветерана Юрия Цховребова, которому уже под 70 лет, но энергии у него столько, что молодежь за ним не угонится. Трудолюбием отличается машинист экскаватора Аркадий Ганихур. Любит он вое дело, поэтому и показатели производительности труда у Ганихура всегда выше, чем у остальных его коллег. Другие работники тоже добросовестные, исполнительные. Поэтому все задачи, выполняем в срок. И хотим, чтобы наш коллектив оставался таким же здоровым, как сейчас. Поэтому будем искать и постепенно подбирать кадры и для дорожных работ.

Планов развития предприятия у руководителей ООО «АСК-12» немало. К примеру, могли бы расширить географию поставок стройматериалов. Стоимость щебня после перевозки, из-за высоких железнодорожных тарифов возрастает в 4-5 раз. В результате, дорожные организации приобретают стройматериалы невысокого качества, но подешевле. Впрочем, эта проблема сегодня остро стоит не только в Северной Осетии, но и во многих других регионах. Руководство профильных ведомств знают об этом, но пока действенных мер не принято. Наверное, ждут, пока, как обычно, решением этого актуального вопроса не займется первое лицо государства.

Развитие компании во многом зависит и от общей экономической ситуации в стране. Если дорожная отрасль будет финансироваться на достаточном уровне, то объемы работ у подрядных предприятий возрастут. Значит, им потребуется больше стройматериалов. В этом случае, коллектив ООО «АСК-12» имеет возможность увеличить темпы производства, чтобы обеспечивать предприятия республики инертными материалами, асфальтобетоном и бетоном в требуемом количестве. //

▲ Главный инженер Казбек ДЗЕБИСОВ и маркетолог Казбек ДЗГОЕВ (слева направо)

Алмазной резкой

ПРОРУБАЮТ ДОРОГУ В ГОРАХ, СПЕЦИАЛИСТЫ ООО «ДЗАМАРАЗ»

Наша «Нива» иногда бодро подпрыгивает по горной дороге, иногда, словно утка, переваливаясь из бока в бок, объезжает возникающие перед нами препятствия. Мы едем по новой, еще строящейся дороге, и я неустанно кручу головой, чтобы успеть посмотреть округу. Но из автомобильного окошка, даже если ты на переднем сиденье, многое в горах не увидишь. Поэтому прошу своих попутчиков почаще останавливаться, чтобы запечатлеть на фотоаппарат не только дороги, но и горные красоты Северной Осетии. Въезжаем в ущелье, в царство крутых скал, которые простираются далеко ввысь. Слева течет небольшая речка, за которой тянется поросший лесом холм. Справа – каменная стена. Дорога петляет в теснине. Ясно, что здесь издавна была проложена тропа, которая со временем расширялась. И сейчас на месте протоптанной дедами тропинке, прокладывается новая трасса. А другого маршрута тут нет, не по вершинам же гор строить дорогу.

▲ Анатолий ТЕДЕЕВ, директор ООО «Дзамараз»

Вырываемся из очередного поворота и попадаем под щедрые солнечные лучи. После густого тумана на равнине, такое преображение погоды, мне кажется чудом. Особенно радуюсь тому, что теперь, при таком свете, получатся хорошие снимки. Часть трассы, по которой можно ездить если не с комфортом, то без опаски, остается позади. Начинается подъем на перевал. Здесь дороги как таковой нет, только прорублены «полки» по склонам, по которым мы поднимаемся вверх. Честно говоря, страшновато немного. Подъемы тут очень крутые, повороты иногда почти на 180 градусов, к тому же нет барьерных ограждений. И вновь остановка, уж очень живописное тут место. Гляжу вниз, где, словно ленточка проглядывается дорога, по которой мы ехали сюда. Окидываю взглядом горы и, аж, дух захватывает, до чего же красиво! Словно пенясь, скачет с вершины по камням ру-

чей и вдруг срывается вниз водопадом, пока не приземляется на грудь здоровенного валуна. Впереди – покрытые снегом горы, позади ущелье. И тут же, рядом, словно распоротые скалы, по которым проходит маршрут будущей трассы Кобань – Кахтисар – Даргавс. Глядя на склоны, трудно представить, как можно здесь работать. Я представляю, бульдозеристов, трактористов и экскаваторщиков, которые с риском для жизни трудятся ради того, чтобы пробить дорогу. Еще большее удивление вызывает проход между скалами. Глядя на белые, уникально ровные стены по обе стороны дороги, возникает впечатление, будто какой-то великан огромным ножом аккуратно разрезал гору, убрав все лишнее. Подобного я нигде больше не встречал. Оказалось, что это дело рук специалистов ООО «Дзамараз».

– Когда перед началом строительства ездил на осмотр объекта, признаюсь, были сомнения, можно ли здесь построить дорогу, – рассказывает директор ООО «Дзамараз» Анатолий Тедеев, когда вернувшись из поездки, беседуем в его кабинете. – Но, изучив проект, посовещавшись со специалистами, принялись за дело. Вы заметили, как при строительстве мы применяем технологию алмазной резки. Раньше в таких случаях, пользовались буровзрывным способом, то есть, попросту взрывали скалы, если не было другой возможности. Но это затратный метод, ведь взрыв воздействует не только на тот участок, который нам нужен, но и на соседние. В результате, он разворачивает большой объем горной породы, который потом приходится вывозить. А при применении новой технологии, срезается именно тот участок скалы, который нужно убрать. Все аккуратно, никаких сотрясений. К тому, это очень экологичный способ проходки в горной местности.

От себя добавлю, что Кавказские горы довольно подвижны. И каждый взрыв вызывает определенные сдвиги в толщине горных пород. Потому, технология алмазной резки позволяет ограничить влияние человека на природу, сохранить ландшафт этого уникального уголка земли, где, кстати, очень много заповедников.

Еще в пути интересуюсь у начальника ПТО ООО «Дзамараз» Марата Тотрова, почему дорогу необходимо прокладывать именно в этом, таком сложном по строению рельефа участке.

– В чем важность дороги Кобань – Кахтисар – Даргавс? – переспрашивает Тотров. – Этот вопрос лучше задать жителям сел, которые расположены дальше в горах. Представьте себе, что человек заболел, ему нужна экстренная помощь высококвалифицированных врачей. А чтобы добраться до Владикавказа в обход, как сейчас, нужно два с лишним часа. Когда мы сдадим дорогу, то время это сократится до получаса. Есть же разница! Вот поэтому, когда мы бываем в селах, нас просят поскорее построить трассу. Ждут не дождутся!

– Мы ее построим, – словно утверждает сидящий за рулем геодезист предприятия Василий Антонов. – Лишь бы профинансировали объект, а все зависящее от нас мы выполним. А ведь здесь, по этим местам проходит и туристский маршрут. Там, в горах, есть немало достопримечательностей, да и тут, сами видите, какая красота кругом.

Уверенность, с которой Василий водит свою «Ниву», свидетельствует о том, что он хорошо знает эти места. Впрочем, это не удивительно. Ведь, он, как и многие специалисты предприятия, в прошлом году провел здесь не один месяц, всю округу прошагал, как говорится, ногами измерил новую трассу.

Рассказывать о поездке по живописным Кавказским горам можно много и увлекательно. К примеру, о том, как проехав совсем немного, мы увидели исторический комплекс под названием «Городок мертвых». Потом, повернув обратно, спускались уже по печально известному Кармадонскому ущелью, по которому в 2002 году сошел ледник Колка, заживо похоронив 125 человек, в том числе и съемочную группу Сергея Бодрова-младшего. Словом, здесь есть что посмотреть.

Сотрудники бухгалтерии

Казбек БОТОЕВ

Работники ПТО

– Развитие туризма в республике считается одной из важных задач, – подтверждает Анатолий Тедеев. – Вы побывали только в одном направлении, а у нас таких маршрутов много. Но для того, чтобы гости ехали к нам, надо строить и ремонтировать не только федеральные, но и региональные дороги республики, которые мы обслуживаем с 1 января прошлого года.

ООО «Дзамараз» сейчас проходит динамичный процесс становления. Созданная 2 года назад компания, как говорится, с ходу выиграла торги на содержание региональных дорог Республики Северная Осетия-Алания. Собственная производственная база еще не была достаточно развита, поэтому вначале пригласили на субподряд несколько дорожных организаций. Но в течение года активно занимались приобретением необходимой техники и оборудования, а также привлечением профильных специалистов. Пригласили бывшего начальника Алагирского ДРСУ Казбека Ботоева, стаж которого в дорожной отрасли превышает 35 лет. Он сегодня наставник молодежи, которой на предприятии много. Приобрели в лизинг и на собственные средства КДМы на базе КамАЗов, асфальтоукладчик Vogele, 2 фрезы фирмы Wirtgen, катки HAMM, по два тяжелых и средних грейдеры, погрузчики, тракторы, бульдозеры, экскаваторы марок HYUNDAI и Hitachi, а также другую технику. Купили также две асфальтосмесительные установки, общей производительностью свыше 1000 тонн в смену. На развитие и обновление материально-технической базы израсходовали около 120 млн рублей.

Улучшение производственного потенциала позволило отказаться от услуг некоторых дорожных организаций. Сегодня на субподряде у ООО «Дзамараз» два предприятия – Моздокское ДРСУ, которое находится на удалении 90 километров от Владикавказа и Ардонское ДРСУ, участок ответственности, которой отличается сложностью. Для повышения качества содержания создали участки в Алагирском, Дигорском, Эльхотовском и Пригородном районах республики. Каждый оснащен техникой и специалистами.

Особенностью содержания региональных дорог в Северной Осетии является разнообразие климатических поясов. Как сказал, Казбек Ботоев, на равнине может быть сухо, а в тоже время в горных районах валит снег. Поэтому надо всегда держать руку на пульсе, строго следить за складывающейся ситуацией. Не все дороги имеют твердое покрытие. Это тоже порой затрудняет работу. В горах песчано-гравийную смесь смывает быстро. Поэтому специалисты предприятия освоили технологию, при которой ПСС смешивается с цементом и укатывается. Кстати, несколько километров автодороги Кобань – Кахтисар – Даргавс имеют именно такое покрытие. Могу утверждать, что держится оно хорошо, несмотря на то, что зимний период только завершился, состояние хорошее. Как сказали на предприятии, в дальнейшем также будут применять эту технологию. Особенно она подходит к маршрутам с низкой интенсивностью движения.

Анатолий Тедеев остановился на вопросах подготовки кадров.

– Да проблема была, но мы сразу же стали привлекать студентов и выпускников профильных вузов. – Говорит он. – У нас мастера в основном молодежь, недавно закончившие Северо-Кавказский горно-металлургический институт и другие профильные вузы. На должность главного инженера пригласили Таймураза Ватаева, имеющего опыт работы на дорогах федерального значения. С Алагирского ДРСУ к нам перешел начальник участка Махар Гизаев, который как свои пять пальцев знает дороги своего района. Публиковали объявления в газетах, искали специалистов рабочих профессий, механизаторов. Постепенно, набрали штат. Я рад, что у нас работают такие профессионалы, как инженер-сметчик Марина Сердюк, механик Ацамаз Базуров, машинист экскаватора Турбек Кокаев. Очень опытный главный бухгалтер Виктория Маркова, которая не только знает все секреты своей профессии, но и хорошо разбирается в юридических вопросах. Коллектив сложился, но процесс еще не завершился. Мы же планируем расширять свою деятельность. Будем активнее участвовать в торгах на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт. Намерены увеличить объемы работ. У нас в Осетии много дорог, которые были построены 30-40 лет назад. Большая часть из них требует ремонта. Так что, работы на наш век хватит. //

Проект – дело тонкое

К 50-ЛЕТИЮ ОАО «ПРОЕКТНАЯ КОНТОРА «СЕВОСЕТИНАВТОДОРА»

Вадим КЕСАОНОВ, учредитель ООО «Проектная контора Севосетинавтодора»

– Как хорошо, что вы приехали сегодня, можно побеседовать в спокойной обстановке, – с такими словами встречает меня в своем кабинете учредитель ОАО «Проектная контора «Севосетинавтодора» Вадим Кесаонов. Он кажется мне слишком молодым для руководства ведущей проектной организацией Республики Северная Осетия-Алания. Ему в этом году исполняется всего 30 лет. Но, в ходе нашей дальнейшей беседы, прихожу к мнению, что Вадим Хазбиевич отлично знает тонкости управленческого искусства, менеджмента, а также проектного дела.

Хотя, как сам признается, находить общий язык со всеми подчиненными – дело нелегкое. Приходится также решать множество организационных и административных вопросов.

– Вот вчера, к примеру, был «сумасшедший» день, – улыбается Вадим Хазбиевич.– Не часто, но бывает такое, когда ты вдруг, оказываешься нужен всем заказчикам, администрации города, а то и республики. И это не наша вина, мы стараемся работать планово, все необходимое готовить в срок. Но случаются авралы, когда я нужен везде. А сегодня, как видите, тишь да гладь, можно заняться текущими, не менее важными, делами. Кстати, в этом году наша организация отмечает 50-летний юбилей.

Услышав эту информацию, я интересуюсь историей компании. Как явствует из предоставленной мне справки, отсчет деятельности ОАО «Проектная контора «Севосетинавтодора» начался в 1965 году, когда при Совете министров Северо-Осетинской АССР была создана небольшая проектно-сметная группа, состоящая всего из трех сотрудников. В следующем году, из-за большого объема работ, штат расширили до десяти человек.

Именно в конце 60-х годов прошлого столетия в Северной Осетии было положено начало активного строительства дорог и мостов, которые и сегодня являются основой дорожной инфраструктуры региона. Потому многое для проектировщиков было внове. Они постигали премудрости своей профессии с ходу. Многие из них, недавние выпускники вузов, всей душой отдавались делу, сочетая строгие расчеты с творческой энергией. И слово «впервые» часто употреблялось в те годы. К примеру, в 1968 году, специалисты организации впервые начали проектировать мосты. Кто бывал в туристической поездке в Северной Осетии, наверняка, посещали знаменитый «Чертов мост» в Дигорском ущелье, построенный на

Тамара КЕСАОНОВА, генеральный директор

высоте 112 метров. Сегодняшнее поколение проектировщиков ОАО «Проектная контора «Севосетинавтодора» могут с гордостью сказать, что это инженерное сооружение – плод кропотливого труда их предшественников. Уникальный мост через реку Айгамут у села Мацута на автодороге Чикола – Мацута – Дзинага, возведенный из перфорированных каменных блоков, также является памятником творческого отношения к делу специалистов проектной конторы.

Первопроходцами на Северном Кавказе стали работники предприятия и в вопросах проектирования тоннелей. По разработанным ими проектам построено 9 тоннелей в Северной Осетии и 2 в Дагестане.

Можно долго перечислять объекты, в сооружении которых непосредственное участие принимали проектировщики компании. Для оценки масштабов деятельности предприятия достаточно сказать, что более 80 % всей проектно-сметной документации, в соответствии с которыми были проведены реконструкция и ремонт автодорог республики, возведены производственные базы Севосетинавтодора, их подсобных хозяйств, нескольких асфальтобетонных заводов, многоквартирных домов в городе Алагир, поселке Карц, в селах Эльхотово, Дигора, Чикола были разработаны коллективом ОАО «Проектная контора «Севосетинавтодора». На счету сотрудников компании объезды городов Дигора, Ардон, села Чикола, а также строительство автодорог Кобан – Хабал, Гусара – Хосхаранраг, Фарснал – Таборахта и других.

– Еще до войны 2008 года в Южной Осетии, мы совместно со специалистами ОАО «Газпром промгаз» начали проектирование газопровода Дзуарикау – Цхинвал, – рассказывает Вадим Кесаонов. – Это была интересная работа, потому что трасса проходила по горной местности, в отдельных точках, в частности, на Кударском перевале, высота превышала 3 тысячи метров. Мы спроектировали 12 тоннелей, а также объездные дороги и мосты. Хотел бы через ваш журнал выразить благодарность ГИП ОАО «Газпром промгаз», опытному специалисту Николаю Ивановичу Ступину, который оказывал нам помощь, ведь мы до этого не занимались газопроводами.

В последние годы была разработана проектная документация реконструкции автодороги Гуфта – Квайса, протяженностью 40 км. маршрут трассы проходит по пересеченной территории, поэтому предусмотрено строительство большого количества искусственных сооружений. Высокие горные склоны с одной стороны и срывающиеся в глубину обрывы – с другой, потребовали от проектировщиков предусмотреть возведение как низовых, так и верховых подпорных стен. Немало здесь и небольших рек и ручейков, через которые прокладываются мосты.

Немало усилий потребовало и проектирование автодороги Кобан – Кахтисара, которая проходит в основном по горам.

– Там сложный участок, особенно, когда дорога идет на перевал, – отмечает Вадим Кесаонов. – Строителям приходится буквально прорубаться через скалы. Нашим специалистам пришлось, как говорится, изрядно «попотеть», пока провели изыскания и разработали проект. Но сделали все в срок и с

высоким качеством. Кроме дорог, мы за небольшой период, спроектировали 2 бассейна, которые будут построены во Владикавказе и Грозном. Это не просто водоемы, а большие спортивные комплексы. В Цхинвале по нашему проекту возводится Университетский комплекс.

– Продолжаете работать и в Южной Осетии? – спрашиваю у Вадима Хазбиевича.

– Да, ведь там до сих пор некоторые населенные пункты не имеют связи с центральной сетью дорог, – отвечает он. – Раньше сообщение осуществлялось через территорию Грузии, а сейчас надо прокладывать новые трассы. В прошлом году мы разработали проект строительства автодороги Синагур – Карзман. В 2010 году в срочном порядке была «пробита» трасса к Карзману, но движение по ней сегодня почти не осуществляется. Потому что много оползневых участков, которые не позволяют обеспечить безопасность пользователей. Только пограничники пользуются ей, чтобы на лошадях доставлять грузы. Мы разработали проект новой дороги и уже начаты строительные работы. Надеюсь, что в скором времени жители Карзмана будут обеспечены круглогодичным транспортным сообщением.

На нехватку объемов работы Вадим Хазбиевич не сетует. В нынешнем году, впрочем, как и прошлом, заказов достаточно. Кадрами, которым по плечу выполнение самых сложных задач, предприятие укомплектовано полностью. В коллективе трудится много профессионалов. Среди них Кесаонов отмечает главных инженеров проекта Анатолия Дзитоева, стаж работы на предприятии которого превышает 30 лет, Ирину Касаеву (свыше 20 лет). В числе лучших учредитель называет начальника сметного отдела Светлану Черноглазову, начальника отдела инженерных изысканий Арменака Данильянца, инженера-сметчика Светлану Малиеву. В последние годы в штате компании увеличивается число молодых специалистов. Если лет 5-7 назад молодежь составляла около 30 % работников, то сейчас уже почти половину. Но вместе с тем, ощущается нехватка специалистов среднего возраста. Это наследие 90-х годов, когда многие проектировщики из-за упадка отрасли, избрали для себя другие сферы деятельности.

– Руководство коллективом осуществляет генеральный директор предприятия Тамара Петровна Кесаонова, моя мама, которая уже долгое время возглавляет компанию, – говорит Вадим Хазбиевич. – Благодаря ее усилиям, проектная контора сумела пережить трудные годы. Она большей частью решает производственные вопросы, а за организационные дела ответственность несу я. Стараемся создать на предприятии такую атмосферу, чтобы работники с радостью спешили на работу, чтобы воспринимали компанию как родную. Хочу, чтобы молодежь делала карьеру, росла достойной сменой тем, кому скоро придется уйти на заслуженный отдых. Ведь именно на молодых специалистов ляжет завтра вся ответственность за производственный процесс. Поэтому надо учиться у опытных работников, перенимать у них опыт. И тогда придет уверенность в своих силах и возможностях. Тогда мы можем смело смотреть на будущее нашей компании. //

Неафишируемые награды ЗАО «МАРС-Р»

Следующий год для компании ЗАО «МАРС-Р» знаменательный – коллектив будет отмечать 20-летие начала деятельности. Много или мало для строительного предприятия два десятка лет? Однозначно ответить на этот вопрос трудно, но в отношении ЗАО «МАРС-Р» можно сказать, что это время было использовано плодотворно. Если вспомнить, что становление проходило в трудный для страны период, когда экономика трещала по всем швам, а в 1998 году случился еще и дефолт, то становится понятным, с какими проблемами сталкивалось руководство компании. Но, предприятие не только сумело устоять под напором экономических неурядиц, но и вышло окрепшим из этой трудной борьбы за выживание.

О том чего добилась компания за почти 20 лет деятельности, можно судить и по мощности производственной базы. Первое, что бросилось в глаза, когда мы заехали во двор предприятия, это ровный ряд выстроенных автомобилей SCANIA. Прямо скажем, что не многие дорожные организации могут позволить себе приобретать и эксплуатировать автомашины одного из лучших в мире производителей. Потому что, стоят они дорого, но цена оправдывается качеством исполнения, надежностью и высокими техническими характеристиками. В последующих вслед за автомобилями рядах, я увидел специальную дорожную технику. В основном, все машины и механизмы производства известных в мире компаний – Caterpillar, SAKAI, HITACHI, KOMATSU, SUMITOMO и другие.

Такое скопление различной техники, да еще в таком количестве, редко где встретишь. Ведь уже через день-два, с началом рабочего сезона, все машины окажутся на объектах. Потому, воспользовавшись моментом, я поспешил пустить в дело фотоаппарат и сделал несколько снимков.

– Мы постоянно модернизируем наш производственный потенциал, – говорит генеральный директор ЗАО «МАРС-Р» Руслан Рубаев. – Потому что сегодня именно от наличия современной техники, оборудования, зависит качество выполняемых работ, уровень внедрения прогрессивных технологий. Исходя из потребностей, ежегодно выделяем немалые суммы на обновление базы. Наши специалисты регулярно проводят мониторинг появляющихся в дорожной отрасли инноваций. Так что в этом вопросе стараемся быть на стрежне времени.

Обычно, на праздник у нас всегда выходят с наградами, как говорится, принято быть при параде. Но заслуги людей отмечают медалями и орденами. Исчезла практика советских времен, когда награждали ведущие предприятия

страны. Сегодня поощряют только Почетными грамотами, да дипломами. Но у ЗАО «МАРС-Р» есть свои достижения, которыми коллектив может по праву гордиться. Это сданные работниками предприятия в эксплуатацию объекты, которые сегодня служат народу. Хотел сначала рассказать о стройках компании по их значимости, но потом, подумав, решил выбрать хронологический порядок. Потому как, трудно сравнивать, насколько один из них значимее другого. И каждый из них, словно награда предприятия. Правда, о них мало кто знает, ведь труд дорожников обычно не афишируется.

– Наша компания принимала участие в строительстве газопровода Дзуарикау – Цхинвал, продолжает рассказывать Руслан Муратбекович. – Реализация этого проекта была начата еще в 2006 году. Южная Осетия в тот период уже долгое время находилась в экономической блокаде, учиненной властями Грузии. Все необходимое поставлялось из России. Проведение газопровода дало бы толчок развитию республики, позволило улучшить благосостояние жителей. Реализация проекта потребовала провести сложные технологические работы. Маршрут газопровода пересекал Кавказский хребет и дальше через Кударский перевал направлялся в Квайсу и Цхинвал. В труднейших горных условиях были сооружены 15 тоннелей, возведены десятки километров подъездных путей, мостов, других искусственных сооружений. В ход строительства вмешалась и война 2008 года, развязанная грузинской стороной. Но несмотря на это, все препятствия были преодолены и объект был сдан в указанные сроки. Кстати, он занесен в Книгу Гиннеса как самый высокогорный газопровод в мире.

Важное значение для Южной Осетии имеет автодорога Бикар – Лениногор. Жители города Лениногор, после окончания боевых действий 2008 года, оказались буквально отрезанными от остальной части республики, ведь раньше сообщение осуществлялось по трассе, проходившей по территории Грузии. Понятно, что пользоваться ею уже было невозможно. Необходимо было срочно строить новую дорогу, проект которой за короткий срок разработали специалисты ЗАО «ВладКавГИПРОДОРНИИ». И строители, не мешкая приступили к работе. В труднейших условиях высокогорья, всего за 9 месяцев была проложена комфортная трасса, соединившая Лениногор с центральной сетью транспортного сообщения Республики Южная Осетия.

Большей частью на высокогорье производились и работы по реконструкции автодороги Гизель – Кармадон – Даргавс – Дзуарикау на участке км 11,2-км 33,2 с подъездом к турбазе «Кахтисар» в Республике Северная Осетия-Алания. Надо отметить, что при возведении дорог на Кавказе, необходимо учитывать много различных нюансов. К примеру, в горах большинство трасс проходит по поймам рек, отличающимся своим буйным нравом. Часто, в период таяния снегов или во время сильных дождей, грозный поток размывает дороги, уносит мосты. При реконструкции автодороги Гизель – Кармадон – Даргавс – Дзуарикау также пришлось возводить подпорные стены, чтобы не было камнепадов, проводить берегоукрепительные работы.

– Эта автодорога напрямую связывает Пригородный и Алагирский районы республики и проходит в пределах Скалистого хребта в Геналдонском ущелье и южнее в Кармадонской и Даргавской котловинах, – отмечает Руслан Рубаев. – При ее реконструкции пришлось преодолевать скальные участки, сооружать тоннели, противолавинные галереи, строить мосты через речки. При проведении строительных работ объемы работ в горах увеличивается почти в два раза. И это надо иметь ввиду при финансировании дорожной отрасли в Северокавказском регионе.

В 2012-2013 года специалисты ЗАО «МАРС-Р» в качестве генерального подрядчика произвели реконструкцию в Южной Осетии еще одной дороги – Гуфта – Квайса, протяженностью

38,1 км. Здесь были возведены верховые, низовые подпорные и берегоукрепительные стены, построен путепровод длиной 400 м, выполнено устройство воздушной линии электропередач. Чуть позже, были выполнены работы по благоустройству столицы Южной Осетии, города Цхинвал.

Строительство и ремонт автодорог один из основных, но не единственный вид деятельности ЗАО «МАРС-Р». Компания со дня своего создания специализируется также на строительстве зданий промышленного и социального назначения, жилых домов.

Работники предприятия принимали непосредственное участие в сооружении Владикавказского вагоноремонтного завода, где выполнили достаточно большой объем работ. По заказу карьероуправления «Кавдоломит» специалисты компании построили дробильно-сортировочный завод и вспомогательные объекты. Подразделения ЗАО «МАРС-Р» внесли свой вклад и в возведении объектов по переработке сельхозпродукции в городе Владикавказ.

ЗАО «МАРС-Р» занимает ведущие позиции в республике Северная Осетия-Алания по строительству жилья. Компания участвовала в реализации известного проекта по возведению нового жилого массива «Вишневый сад», расположенного в динамично развивающемся районе Владикавказа. В результате, здесь появился красивейший микрорайон, жить в котором уютно и комфортно.

Еще одним свидетельством профессионализма специалистов ЗАО «МАРС-Р» является торговый центр «СТИНОЛ-ЛЮКС», в котором были проведены работы по реконструкции здания и строительство дополнительного блока.

С высоким качеством был сдан в эксплуатацию и важный объект транспортной инфраструктуры Северной Осетии – аэропорт города Владикавказ, где были реконструированы покрытия взлетно-посадочных полос, произведено устройство светосигнального оборудования.

– Наше предприятие является многопрофильным в строительной сфере, – подчеркивает Руслан Муратбекович. – Это значит, что мы имеем все необходимое для выполнения любых видов строительных работ, будь это сооружение жилья, промышленных зданий, возведение дорог, мостов, путепроводов. У нас есть специалисты и оборудование, которые позволяют строить тоннели, гидротехнические сооружения, проводить буровзрывные работы, устройство электрических сетей и линий связи. Наша производственная база позволяет строить дома и здания, как говорится, «под ключ». Точно так же и в дорожной отрасли, мы можем прийти и возвести дорогу начиная с нуля и завершая верхним слоем покрытия. Поэтому мы успешно конкурируем на рынке строительных услуг.

ЗАО «МАРС-Р» постепенно расширяет географию своей деятельности. В нынешнем году подразделения компании работают на автодороге М-6 «Каспий». Известно, что состояние этой трассы федерального значения, уже много лет вызывает нарекания со стороны автомобилистов. Особенно «убитыми» считались участки, проходящие по территории Волгоградской области. И именно здесь трудятся специалисты ЗАО «МАРС-Р». Пока работы идут строго по графику и, как заверил Руслан Рубаев, объект будет сдан в указанный срок.

Несмотря на то, что из-за уменьшения финансирования отрасли объемы работ в этом году снизятся, руководство предприятия, держится спокойно. Ведь за 20-летнюю историю ЗАО «МАРС-Р» были разные периоды. Приходилось преодолевать немало трудных ситуаций. И нынешние сложные времена, уверены на предприятии, останутся позади. Для процветания России нужны хорошие дороги, потому коллектив ЗАО «МАРС-Р» уверенно смотрит в будущее. А мы верим, что количество их достижений будет только расти. //