

# Расширяя географию



О применении холодной асфальтобетонной смеси «Мультигрейд» я впервые услышал от представителей ООО «Мегастрой», с которыми познакомился в ходе командировки в Забайкальский край. Оказалось, что эта технология хорошо зарекомендовала себя в условиях резко континентального климата Сибирского региона. Признаться, раньше был уверен, что продвижение новых технологий происходит с запада на восток. Но после поездки в Забайкалье убедился в том, что ошибался. Когда руководитель ФКУ Упрдор «Забайкалье» Евгений Присташ, представляя мне подрядные организации подчеркнул, что ООО «Мегастрой» является одним из лидеров в освоении инноваций, то я, привыкший к тому, что в глубинке даже применение струйно-инъекционного метода при ямочном ремонте считают новинкой, и подумать не мог, насколько продвинутыми в технологическом отношении окажутся компании, работающие на федеральных автодорогах юга Сибири.



Генеральный директор ООО «Мегастрой»  
Анатолий БАСАНГОВ



ООО «Мегастрой» сравнительно молодая компания, которая была образована в 2007 году. Но за этот короткий период предприятие добилось впечатляющих результатов, став одним из лидеров среди дорожно-строительных организаций региона. О достижениях компании красноречиво свидетельствует география ее деятельности и перечень заказчиков. Сегодня подразделения ООО «Мегастрой» трудятся на дорогах трех регионов: Республики Бурятия, Забайкальского края и Республики Саха (Якутия). Среди заказчиков – федеральные управления автомобильных дорог «Забайкалье», «Южный Байкал», «Лена», другие ведомства и учреждения. Уже из одного перечисления регионов и заказчиков становится ясно, что компания занимает ведущие позиции в Сибирском регионе. Согласитесь, что не каждое предприятие может выиграть торги на содержание, ремонт автодорог федерального значения. Для этого, как говорится, надо еще дорасти. Требования к качеству работ подрядных организаций настолько выросли, что сейчас старым багажом не обойтись. Нужна современная техника, применение которой позволит осваивать передовые технологии. Нужны высококвалифицированные специалисты, которые смогут эффективно решать производственные вопросы, управлять предоставленными им механизмами и оборудованием, а также практически внедрять инновации в производство. Понятно, что сразу всего добиться невозможно. Развитие любого предприятия происходит поэтапно. Но, в любом случае, прежде всего необходимы техника и люди.

Анатолий Басангов руководителем ООО «Мегастрой» стал в 2008 году, который запомнился многим внезапно разразившимся экономическим кризисом, который больно отозвался во всех сферах, в том числе и в дорожной. И первым отголоском стало снижение финансирования отрасли, уменьшение стоимости строительства объектов на 15 %. Помню, многие предприятия были поставлены тогда в тяжелейшее положение. Ведь дорожное строительство само по себе дело не высокорентабельное, обычно на торгах цена предполагает минимальную прибыль. Но все равно, как показали итоги следующего 2009 года, большинство организаций, справились с поставленными задачами, порой даже работая в убыток себе.





А теперь подумаем, каково было в той ситуации предприятию, только-только становившемуся на ноги?

– Мы понимали, что трудности временные, пройдет год-два, и положение стабилизируется, – рассказывает генеральный директор ООО «Мегастрой» Анатолий Басангов. – Конечно, было тяжело, потому что сократились объемы работ. А ведь нам нужно было закрепляться на дорожно-строительном рынке в острой борьбе с другими организациями. Но мы выдюжили, перетерпели, брались даже за малые объекты. Нам нужно было время для становления. Скажу сразу, что первоочередной своей задачей и я, и другие руководители компании считали создание производственного потенциала предприятия. Потому что знали, что без хорошей техники, сегодня невозможно конкурировать на торгах. А когда у нас появились современные дорожные машины, то мы смело стали участвовать на аукционах, проводимых не только в Бурятии, но и в соседних регионах. При этом, мы всегда уделяли особое внимание приобретению высокотехнологичного оборудования.

Основная производственная база компании располагается в поселке Тапхар, в семи километрах от Улан-Удэ. Когда объемы работ появились в других регионах, были созданы базы в поселке Новопавловка Забайкальского края, городе Томмот и поселке Озерный Республики Саха-Якутия, а также в г. Тында и поселке Соловьевск Амурской области. Это было необходимо. Это в центральной России за световой день можно объехать 3-4 области. Сибирские же масштабы совсем иные – сотня-



другая километров тут считается «почти рядом». Порой, чтобы пересечь территорию одного субъекта приходится ехать сутки.

– Сейчас у нас дороги стали лучше, скорость движения повысилась, – отмечает Анатолий Лиджиевич. – А вот буквально лет десять назад, действительно тяжело было, по некоторым трассам можно было передвигаться почти с черепашной скоростью. Средств стали выделять больше, особенно на федеральные дороги, и их состояние с каждым годом улучшается. Хотя уже, наверное, пора бы от ремонтов переходить к реконструкции или хотя бы капитальному ремонту с заменой основания дорожной одежды. Мы содержим дороги и видим, что они просто не выдерживают нынешних нагрузок. И только применение передовых технологий позволяет поддерживать дороги в нормативном состоянии. Сейчас мы широко используем устройство поверхностной обработки по таким технологиям, как «Чипсил», «Сларри-Сил», «Микросюрфейсинг», проводим Гидрофобизацию покрытий.

Чуть позже специалисты предприятия подробно рассказали мне о каждой инновации. Особенно заинтересовала меня технология с использованием смеси «Мультигрейд». Для Сибири актуальной является проблема удлинения рабочего сезона. Ведь тут порой и лета настоящего не бывает. Смесь «Мультигрейд» позволяет проводить укладку асфальтобетона при низких температурах и даже во время небольшого дождя. Она содержит более 70% щебня. Внутренняя прочность такой смеси обеспечивается за счет особых свойств вяжущего. С этой целью в состав вяжущего вводится





специальная модифицирующая добавка, которая преобразует ее в структурированный гель. Толстая пленка вяжущего прочно связывает между собой зерна щебня, а каменный скелет с непосредственным контактом между щебенками способен нести повышенные транспортные нагрузки. Вяжущее остается пластичным при низких температурах и упругим при высоких.

Поскольку смесь «Мультигрейд» является высокощебенистой холодной смесью открытого типа, то ее формирование в слое при укладке происходит не в результате ее остывания, а в результате упаковки зерен щебня специально подобранного зернового состава под воздействием катка. Пластичность гелеобразного вяжущего в сочетании с прочным каменным скелетом и придает смесям «Мультигрейд» уникальные свойства – значительное (в 70-100 раз) снижение количества температурных трещин и одновременно высокую стойкость к колебанию. Незначительные трещины, которые все таки образуются во время сильных морозов, благодаря пластичности вяжущего, самозалечиваются с наступлением теплой погоды. Сложившейся практикой является



устройство двухслойной дорожной одежды из смесей «Мультигрейд» с различным номинальным размером щебня, причем нижний слой укладывают часто в конце сезона, а верхний слой с началом следующего сезона. В качестве верхнего слоя часто применяют различные виды поверхностной обработки.

– В настоящее время завершены работы по устройству поверхностной обработки с применением стекловолокна на выравнивающем слое из холодной асфальтобетонной смеси «Мультигрейд» в Республике Саха (Якутия) и Амурской области на автодороге А-360 «Лена» Невер – Якутск, протяженностью 63 км, в Республике Бурятия на федеральной автодороге Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита и А-340 Улан-Удэ – Кяхта – граница с Монголией (поверхностная обработка и защитные слои из литой эмульсионно-минеральной смеси) – 170 км, в Забайкальском крае (защитные слои из литой эмульсионно-минеральной смеси) на федеральной автодороге Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита – 32 км, – продолжает Анатолий Лиджиевич. – Могу сказать, что использование этой технологии позволяет выполнять ремонт дорог даже в октябре, когда, к примеру, в той же Якутии уже начинаются холодные дни.

Специалисты предприятия освоили устройство защитных слоев «Сларри сил» по технологии «Микросюрфейсинг» с применением стекловолокна. По такому методу выполнены ремонтные работы на федеральной автодороге Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита в Забайкальском крае и Республике Бурятия. «Микросюрфейсинг» продлевает не только срок службы существующего покрытия, но и обеспечивает ему высокий коэффициент сцепления и водонепроницаемость.

Внедрена в компании также новая технология по гидрофобизации, то есть устройство сверхтонких слоев износа, для омоложения асфальтобетонных покрытий специализированной машиной – «Гидрофобизатор» (гудронатор со встроенным пескоразбрасывателем металлического песка). После такой обработки асфальт кажется вновь уложенным.

Внедряя прогрессивные технологии в

производство позволяет высокая техническая оснащенность предприятия. Сегодня на балансе компании находится более 200 единиц дорожно-строительных машин и оборудования. Есть свои мобильные дробильно-сортировочные комплексы для получения щебня, способные выпускать до 3000 тонн щебня в смену. Смесь по технологии «Мультигрейд» выпускается на мобильных установках под названием «МУХА» (мобильная установка по выпуску холодных асфальтобетонных смесей), производительность которых 150 тонн в час. Шесть установок по выпуску битумной эмульсии, в том числе передвижные, мощностью до 3500 тонн в месяц, дают возможность работать подразделениям ООО «Мегастрой» в автономном режиме. Парк техники постоянно обновляется, приобретаются современные высокопроизводительные асфальтоукладчики, катки, погрузчики, экскаваторы, бульдозеры, битумовозы, самосвалы, автокраны, дорожно-разметочные машины и другие механизмы.

Лаборатория предприятия оборудована уникальными приборами для проведения всех необходимых испытаний материалов, оснащена мобильной лабораторией на шасси автомобиля «Пежо». Здесь трудятся знатоки своего дела, которые самостоятельно разрабатывают составы смесей для тонких и сверхтонких слоев покрытия, делают их подборки и испытания. Инженеры-лаборанты ежегодно повышают свой профессиональный уровень в компании «Гаюань» Китайской Народной Республики, Белорусском государственном университете.

– Я бы хотел подчеркнуть заслуги всего нашего коллектива, который состоит из профессионалов, – говорит в заключении Анатолий Басангов. – В числе лучших можно отметить моего заместителя Юрия Чеботарева, оператора чипсиллера Александра Баженова, механика эмульсионно-битумного производства Евгения Комарова, инженеров ПТО Веру Поличеву и Тамару Садовникову, главного технолога Максима Мясоедова, механика Николая Унагаева, водителя Виктора Балаганского и многих других. Каждый вносит свой вклад в достижения нашей компании. И опираясь на такой сплоченный коллектив, уверен, мы добьемся новых свершений.

