



АО «СВЕРДЛОВСКАВТОДОР»: ДОРОГИ, ВЕДУЩИЕ НАС К ЦЕЛИ!

Немного найдется в России дорожных организаций, которые могли бы гордиться почти вековой историей, благодаря деятельности которой совершенствовалось и развивалось дорожное хозяйство целого региона. Так в 1921 году в Екатеринбурге было создано Уральское окружное управление местного транспорта, которое, согласно архивных документов является «прапрадедом» крупнейшей сегодня в Свердловской области дорожно-строительной компании – АО «Свердловскавтодор». Об истории предприятия мы расскажем в отдельном разделе, а сейчас – о деятельности предприятия в настоящее время.

Последние 10 лет в дорожной отрасли большинства регионов России произошли значительные структурные изменения. В поисках лучшей инфраструктуры дорожного хозяйства в одних регионах укрупняли мелкие предприятия, в других – дорожные организации акционировали и продавали в частные руки, в третьих – пытались сохранить существующую систему, оказывая поддержку из областного бюджета.

В Свердловской области, понимая, что дорожные организации, дислоцированные практически в каждом районе, самостоятельно

не выживут, было принято решение оставить прежнюю, испытанную годами структуру, что позволило предприятию пережить трудные годы, и самое важное, сохранить большую часть высококвалифицированных работников филиалов.

Сегодня АО «Свердловскавтодор» крупнейшее дорожно-строительное предприятие в Уральском регионе. Достаточно сказать, что компания содержит все федеральные автодороги, проходящие по территории области, общей протяженностью 625,92 км. Для одной организации, учитывая возросшую требовательность за-

казчика – ФКУ «Уралуправтодор» – такой объем работ можно было считать достаточным. Но ведь Свердловскавтодор – это разветвленная и мощная структура, в которой трудятся почти 2500 рабочих и специалистов высокой квалификации, которые обеспечивают круглогодичное бесперебойное транспортное сообщение населенных пунктов по всей территории Свердловской области и транспортную безопасность, благодаря оперативности и готовности подразделений предприятия быстро реагировать на обстоятельства. Это дело и сейчас возложено на коллектив компании.



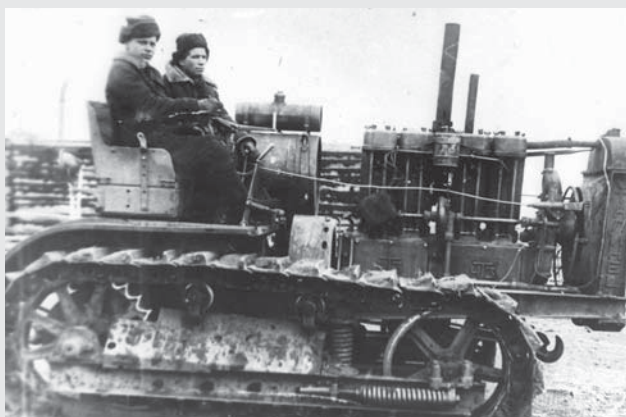
Вернее, АО «Свердловскавтодор» победило в торгах на содержание региональных автодорог, протяженностью 6 978,86 км, что составляет 64% от существующей сети. Подобные цифры, говорящие это без излишнего пафоса, некоторых могут просто шокировать. Ведь есть регионы, где нет столько километров автодорог! Добавим, что компания обслуживает 72 моста на федеральных дорогах и около 500 на трассах регионального значения. Если вы будете проезжать ежедневно по 1000 км, для того, чтобы объехать все дороги, обслуживаемые АО «Свердловскавтодор», понадобится больше недели! Исходя

из этого, можно представить себе объем работ по содержанию, выполняемых коллективом организации.

– Целью АО «Свердловскавтодор», как коммерческой организации, безусловно, является получение прибыли, однако, без преувеличения, АО «Свердловскавтодор» носит статус системообразующей организации, оказывающей существенное влияние и на занятость населения, и социальную стабильность, и в целом на повышение качества жизни населения Свердловской области и защиту национальных интересов страны, – рассказывает генеральный директор АО

«Свердловскавтодор» Павел Дьяконов. – В течение многих лет АО «Свердловскавтодор» является надежным партнером, принимая на себя обязательства по реализации не только крупных подрядов но и важных для региона социальных проектов, таких как мелкие контракты на строительство и ремонт дворовых объектов, спортивных площадок, содержание маленьких участков дорог к сельским населенным пунктам и других, таких значимых для их жителей. В настоящее время в состав нашего предприятия входят 14 дорожно-ремонтных строительных управлений, с разветвленной сетью участков,

Страницы истории



Бульдозер «Сталинец»

Предприятие «Свердловскавтодор» ведет отсчет своей деятельности с 1921 года. Тогда на основании телеграммы Наркомпути Феликса Дзержинского из Уралтранмата – транспортно-материального управления и ЦАСа – Центрального агентства снабжения, которые являлись отделами Промбюро ВСНХ на Урале было организовано окружное Управление местным транспортом – Уралокрумит.

В последующие годы предприятие несколько раз реорганизовывалось. В 1930 году было переименовано в Уралоблдортранс – Уральский областной дорожный транспортный трест, в 1938 году сначала в Ошосдор НКВД – Отдел шоссейных дорог НКВД, а затем в Облдоротдел – Свердловский областной дорожный отдел.

В годы первых пятилеток в Свердловской области наряду с реконструкцией старых предприятий были построены такие гиганты индустрии, как «Уралмашзавод», «Уралэлек-



что позволяет обслуживать протяженную сеть автомобильных дорог различных технических категорий. Кроме того, у нас есть собственный проектный институт, а также учебный центр, где успешно готовят специалистов, необходимых в дорожной отрасли профессий.

Одним из слагаемых успешной деятельности предприятия, его конкурентоспособности на рынке является наличие современной материально-технической базы. Руководство АО «Свердловскавтодор» уделяет этому вопросу пристальное внимание. Парк техники сегодня насчитывает более 2000 единиц дорожно-строительных машин и оборудования. Вся дорожная техника оснащена датчиками навигационного контроля ГЛОНАСС и GPS, что позволяет осуществлять управление и контроль над парком транспортных средств, а также

контроль расходования топлива.

Мощная производственная база позволяет компании заниматься не только содержанием автодорог, но и другими видами дорожно-строительных работ. Предприятие уверенно участвует в торгах на любые виды работ, а также готово выполнить требования заказчика о применении новых технологий. Из более 3 млрд рублей, освоенных в нынешнем году, 1,05 млрд. составили ремонты. Особо стоит отметить два крупных объекта на федеральных трассах. С высоким качеством и в срок были выполнены капитальные ремонты участков автодорог 1Р351 Екатеринбург – Тюмень (протяженность 24 км) в Свердловской области и Р 354 Екатеринбург – Шадринск – Курган (9 км). Проектный институт компании разработал проектную документацию на реконструкцию автодороги Р-351 Екатеринбург

– Тюмень на участке 42-63 км III пусковой комплекс. Это обход поселка Белоярский, которого уже давно ждут жители этого населенного пункта. Сейчас тысячи автомобилей ежедневно проезжают через Белоярское, что вызывает справедливые нарекания людей. Здесь сложилась сложная экологическая обстановка. Другой проблемой является обеспечение безопасности движения в поселке, на территории которого часто происходят ДТП. Несмотря на предпринятые меры, увы, продолжают наезды на пешеходов с тяжелыми последствиями. Реконструкция обхода повысит пропускную способность автомобильной дороги, являющейся частью широтного транспортного коридора, соединяющего европейскую и азиатскую части РФ.

Применение инноваций в производстве сейчас является одним из значимых показателей состо-



Машинодорожный отряд, 1936 год

тотажмаш», инструментальный и шарикоподшипниковый заводы в Свердловске, «Уралвагонзавод» и Нижнетагильский металлургический комбинат в Нижнем Тагиле, в Первоуральске и Каменск-Уральском трубные заводы, Красноуральский и Среднеуральский медеплавильные комбинаты, Уральский алюминиевый завод в Каменск-Уральском и многие другие крупные промышленные объекты. Дорожники региона принимали участие в индустриализации, прокладывали дороги, связывающие промышленные предприятия с административными центрами. В годы Великой Отечественной войны, многие работники Облдоротдела ушли на фронт и мужественно сражались на полях сражений, защищая Родину от фашистских захватчиков.

Масштабное строительство автомобильных дорог на



тельности любой дорожно-строительной организации. Работа на федеральных дорогах требует внедрения передовых технологий и материалов, которые указаны в проектной документации. Нарушение хотя бы одного пункта, то есть несоответствие выполненного спроектированному, может обернуться в лучшем случае штрафом, а в худшем, потерей репутации.

– Мы прекрасно понимаем, что отставание в освоении инноваций может привести к потере рынка и, как следствие, к финансовой несостоятельности – отмечает Павел Дьяконов. – Поэтому при проведении работ по ремонту автомобильных дорог АО «Свердловскавтодор» широко использует самые современные технологии и материалы. Подразделения компании имеют опыт внедрения современных технологий при выполнении ра-

бот на объектах с применением ЩМА (щебеночно-мастичный асфальтобетон), использование которого улучшает коэффициент сцепления на автомобильных дорогах, благодаря своей жесткой конструкции слой ЩМА подвергается меньшим деформациям, и уменьшает уровень шума; а также асфальтобетонной смеси в виде БМО (открытые битумно-минеральные смеси), за счет применения которой не только ликвидируются разрушения, но усиливается существующая дорожная конструкция, происходит выравнивание поперечного профиля и микронеровностей проезжей части и повышается коэффициент сцепления на автомобильных дорогах. Впервые на территории Свердловской области мы опробовали технологию по применению асфальтобетонной смеси АЗС-10, предназначенной для

устройства защитных слоев по мембранной технологии при ремонте покрытий автомобильных дорог. Применение этого метода обеспечивает высокую трещиностойкость и водонепроницаемость покрытия, а межремонтный срок может быть увеличен в 2-2,5 раза.

Для поддержания высокого качества выполняемых работ на предприятии функционирует аттестованная Центральная лаборатория и оборудованы лаборатории в каждом филиале, для проведения входного и операционного контроля материалов, используемых при проведении работ, а также проверки качества выпускаемой на предприятии продукции (асфальтобетонные смеси, черный щебень, битумные эмульсии, песко-соляная смесь и др.). Как отметил Павел Дьяконов, лаборатория оснащена всеми необходимыми прибо-

Урале связано с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г. «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог». Этот документ стал словно сигналам наступления на бездорожье. На базе маломощной машинно-дорожной станции №19 Челябинского дорожно-строительного треста создается ДСУ № 1 (г. Свердловск), вновь организуются ДСУ № 2 (г. Талица), ДСУ № 3 (г. Камышлов), ДСУ № 4 (п. Слобода-Туриная).

В 1960-1965 гг. в дорожное хозяйство было вложено 37,8 млн.руб. Прирост дорог с твердым покрытием составил 906 км, в том числе с усовершенствованным облегченным типом покрытия 580 км.

В 1966-1971 гг. освоено 81,3 млн руб средств и построено 649 км дорог при плане 500 км. Общий прирост дорог с твердым покрытием составил 744 км. В эти годы построены дороги: Свердловск – Тюмень (260 км), Свердловск – Каменск-Уральский граница Курганской области (105 км), Свердловск – Полевской (57 км), Свердловск – Реж (85 км), Сухой Лог – Богданович (15 км), Белоярский – Асбест (30 км), Североуральск – Черемухово (30 км), Горбуновское – Байкалово (44 км), Нижний Тагил – Черноисточинск (18,1 км) и ряд других трасс местного значения.

В следующее десятилетие в дорожное хозяйство было вложено 559 млн. руб. Прирост дорог с твердым покрытием составил 3242 км, в том числе с усовершенствованными капитальным и облегченными типа-



рами для проведения испытаний. Ее сотрудники постоянно вместе с представителями заказчика выезжают на объекты для контроля качества и проверки соблюдения технологии при выполнении работ.

Применение передовых технологий возможно не только лишь при наличии современной техники и оборудования, важным условием является квалификация специалистов. О производственной базе предприятия мы уже сказали. Хотелось бы остановиться на вопросах подготовки кадров, заботе о них.

АО «Свердловскавтодор» — одно из немногих в России пред-

приятий, которое имеет собственный учебный центр (УЦ), образованный в 1987 году. Я не случайно назвал конкретную дату создания УЦ. Дорожники с многолетним стажем помнят, как в 90-х годах была развалена стройная система профтехобразования, сколько техникумов, ПТУ в тот период были вынуждены закрыться из-за отсутствия финансирования со стороны государства. С такими же трудностями встретились и в АО «Свердловскавтодор». Но, торопиться не стали, решили сохранить учебный центр. И сегодня в нем готовят специалистов самых дефицитных в дорожной отра-

сли профессий — машинистов автогрейдера, бульдозера, экскаватора, укладчика асфальтобетона, катка, крана, водителя погрузчика, оператора котельной и других. При том, не только для себя, но и для других дорожных организаций. А ведь проблема дефицита кадров, одна из самых острых в дорожной отрасли России, согласитесь, что спрос на механизаторов сегодня большой. В УЦ действуют и курсы повышения квалификации работников предприятия. Большинство работников обучаются и смежным профессиям. Так, переподготовка и обучение вторым профессиям, несмотря на



Укатка корыта на дорге Талица - Поклёвская

ми покрытий 1542 км. Со Свердловском соединены 24 районных центра и 227 центральных усадеб колхозов и совхозов с райцентрами. За этот период значительно укрепилась материально-техническая база дорожных хозяйств. Появились ремонтно-механические мастерские и гаражи-стоянки, отвечающие современным санитарно-гигиеническим требованиям. Смонтировано и пущено в эксплуатацию 7 асфальтобетонных заводов производительностью 175 тонн в год, в стадии монтажа находятся 4 установки Д-508 А. В семидесятые годы сеть дорог претерпевает заметное изменение по капитальности покрытий и методам строительства. Появились скоростные магистрали первой технической категории: «Свердловск – Ревда» и «Свердловск – Косулино».

В 1975 г. начато строительство автомобильной дороги «Свердловск-Серов», на которой впервые был приме-



сезонный характер работ, позволяют сохранить ценные кадры на протяжении всего года. Воспитание собственных кадров и профессиональное продвижение работников, сохранение высококвалифицированного «ядра» трудового коллектива, традиций и корпоративной культуры, дает возможность с оптимизмом смотреть в завтрашний день.

Забота о сотрудниках не ограничивается переподготовкой кадров. Между администрацией компании и профсоюзным комитетом заключен коллективный договор, в котором определены права, обязанности и ответственность сторон социального парт-

нерства, направленные на улучшение условий труда работников, а также предусмотрены социальные гарантии, льготы и компенсации, как молодым специалистам, так и людям посвятившим работе в компании не одно десятилетие. В АО «Свердловскавтодор» эти вопросы всегда находятся в центре внимания.

Такая социальная политика компании позволяет воспитывать целые трудовые династии специалистов, которых насчитывается более 60. Гордостью предприятия являются трудовые династии Шумаковых, Черных, Томошенко, Лыжиных, Шефиров, Тимофеевых, Шлыковых,

Аминовых, Алешкиных, Брунеткиных, Ермолаевых, Радевских и многих других.

Повышению квалификации работников, укреплению навыков, мотивации их к овладению секретами специальности способствует участие в конкурсах профессионального мастерства различного уровня.

Так в первом конкурсе, организованном в 2014 году Ассоциацией «Предприятия дорожной отрасли Урала», посвященному «Дню работников дорожного хозяйства», по результатам двух дней соревнований АО «Свердловскавтодор» стал победителем в командном зачете конкурса и

нен метод скоростного строительства с использованием при устройстве цементобетонных покрытий комплекта высокопроизводительных машин ДС-110 типа «Автогрейд». В восьмидесятые годы построено 4050 км автомобильных дорог с твердым покрытием, отремонтировано 14276 км дорог и освоено 1451 млн. руб денежных средств. За этот период введено 100 тыс. кв. метров жилья.

В 1988 г. в г. Тавда сдан в эксплуатацию детский комбинат на 140 мест.

В 1985 г. завершено строительство автодороги «Свердловск – Нижний Тагил – Верхняя Тура – Серов» общей протяженностью 346 км с освоением средств в размере 350 млн. руб.

За 1991-1995 гг. построено 1636 км автомобильных дорог, введено 37,6 тыс. кв метров жилья, отремонтировано 2102 км дорог и освоено 1513782 млн. руб.

В 1989 г. начата реконструкция автодороги федерального значения Свердловск – Тюмень на участке Косулино – Камышлов. В 1993 г. введено 9,8 км.

В 1993 г. открыт сквозной проезд от Свердловска до границы с Пермской областью по автодороге Казань – Пермь – Екатеринбург. Постановлением правительства Российской Федерации №1310 от 1 декабря 1994 года принята федеральная целевая программа совершенствования и развития автомобильных дорог «Дороги России» на 1995-2000 гг. Указом Президента России №1220 от 6 декабря 1995 г. программе «Дороги России» придан статус президентской и обеспечено сохранение установленного порядка образования и целевого использования средств федерального и территориального дорожных фондов.

С момента своего основания и до 1997 года предприятие «Свердловскавтодор», наряду с подрядными



занял I место из восьми дорожно-строительных организаций участников конкурса.

В 2014 году среди филиалов АО «Свердловскавтодор» был проведен «Конкурс по зимнему содержанию автомобильных дорог федерального и регионального значения». В ходе этого мероприятия было проинспектировано более 1000 километров дорог. Победителем в номинации «Лучший филиал по зимнему содержанию автомобильных дорог федерального значения» стал коллектив филиала Талицкое ДРСУ, которым руководит Евгений Аминов. Лучшим филиалом по зимнему содержанию региональных автодорог было признано Туринское ДРСУ, директором которого является Геннадий Молоствов. Хотелось бы отметить, что в ве-

дении коллектива Туринского ДРСУ находятся 740 км региональных дорог.

Воспитание высококвалифицированных кадров, модернизация производственной базы, внедрение инноваций – вся эта деятельность направлена на достижение главной цели предприятия: обеспечение высокого качества выполняемых работ. Именно качество является определяющим показателем для заказчика. Но еще важнее, что это критерий отношения людей к своей организации, к коллективу, к порученному делу.

Павел Дьяконов лишь в этом году возглавил АО «Свердловскавтодор». Говоря о перспективах, Павел Валерьевич сообщил, что на сегодняшний день выработаны ключевые шаги по

повышению эффективности деятельности компании, реализация которых будет способствовать стабилизации финансового положения предприятия и, соответственно, социальному эффекту в виде рабочих мест (в малых городах области, где является градообразующим предприятием).

– Уходящий год был трудным, но плодотворным, – подводит первые итоги генеральный директор. – Профессионализм и сплоченность команды единомышленников, при поддержке руководства Федерального дорожного агентства, не смотря на тяжелое финансовое состояние, сложившееся в последние годы, помогли успешно выполнить стоящие перед нами нелегкие задачи. Уже в нынешнем году, по ключевым показателям деятельности удалось добиться



Укладка асфальта на дороге Талица - Поклёвская

функциями осуществлял также функции управления автомобильными дорогами, имея в своем составе службу заказчика. Многие важные вехи становления дорожной отрасли на Урале были связаны с именем «Свердловскавтодора»: это и строительство дороги «Свердловск – Н.Тагил – Серов» в 80-х годах, применение цементно-бетонных покрытий, создание инфраструктуры дорожных подрядных организаций, часть из которых успешно работают и по сей день. В 90-х годах за период функционирования дорожных фондов удалось добиться качественного прорыва в увеличении протяженности дорог с усовершенствованным покрытием. С гордостью можно сказать, что более половины этих работ были выполнены коллективом «Свердловскавтодора».



ся положительной тенденции, к примеру, если по итогам 9 месяцев прошлого года организация имела убыток в размере 148 527 тыс. руб., то за этот же период 2015 года чистая прибыль составила 6101 тыс. руб. Мы сумели на 57% снизить кредиторскую задолженность перед поставщиками и подрядчиками; провели работу по погашению и реструктуризации просроченной задолженности перед контрагентами. Словом, положение в компании постепенно стабилизируется.

В конце 2015г. по результатам открытого конкурса АО «Свердловскавтодор» признан победителем на торгах по реконструкции автомобильной дороги Карпинск – Кытлым на территории городского округа Карпинск в Свердловской области. Общая

стоимость работ составляет 1,9 млрд.рублей. есть и другие заказы, в том числе, переходящие объекты. В общей сложности, уже сегодня объем работ на будущий год по заключенным контрактам по ремонту и содержанию автодорог составляет 3 млрд. руб., то сеть предприятие обеспечено контрактами для загрузки производственных мощностей. И впереди еще новые контракты - у коллектива предприятия большие планы на будущее!

2016 год для АО «Свердловскавтодор» особенный – предприятие будет праздновать 95-летие. Мы обязательно напишем об этом событии, постараемся больше рассказать о людях, трудом которых построена большая часть существующей сети автодорог Свердловской области. Поведаем и о ны-

нешних героях предприятия, кто добросовестным трудом вносит вклад в достижения предприятия.

– Будем ждать вас, – сказал мне на прощание Павел Дьяконов. И в заключение высказал свои новогодние пожелания:



- Уважаемые коллеги и партнеры!

Поздравляю всех с Новым 2016 годом! В наступающем году искренне желаю крепкого здоровья, благополучия, стабильности, процветания, масштабных интересных проектов и реализации самых смелых идей.

С праздником Вас!

С 1997 года начинается новый период развития предприятия: функции заказчика перешли к вновь созданному Свердловскому областному государственному учреждению «Управление автомобильных дорог» (по территориальным дорогам) и Государственному учреждению «Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» (по федеральным дорогам). С этого периода ФГУП «Свердловскавтодор» является исключительно подрядной коммерческой организацией.

30.12.2010г. – Федеральное государственное унитарное предприятия (ФГУП) «Свердловскавтодор» реорганизовано путем преобразования в открытое акционерное общество (ОАО) «Свердловскавтодор», 100% акций которого находится в федеральной государственной собственности.

В 2015 г. ОАО «Свердловскавтодор» переименовано в акционерное общество «Свердловскавтодор» (АО «Свердловскавтодор»)



АО «Свердловскавтодор»
620014, г. Екатеринбург, ул.Московская, 11
тел.: (343) 311-00-80,
факс: (343) 311-00-80 (22)
www.sv-avtodor.ru, e-mail: avtodor@sv-avtodor.ru