

Областной
ежемесячный
отраслевой
журнал

№ 9-10(33-34) 2014

Калужский Строитель



Дорожному хозяйству Калужской области 70 лет

Читайте в номере



Хорошие дороги – хорошая жизнь

Накануне праздника — Дня дорожного хозяйства Калужской области Р.Х. Набиевым и попросили его ответить на несколько вопросов, касающихся улучшения и развития сети автомобильных дорог...

Стр. 4



ПРОБЛЕМЫ СЕЛЬСКИХ СТРОИТЕЛЕЙ

Комитет по обустройству и устойчивому развитию сельских территорий Национального объединения строителей 30 сентября рассмотрел вопросы своей текущей деятельности и планы на 2015 год...

Стр. 10

Строительство Производство Архитектура Технологии

Областной ежемесячный
отраслевой журнал

Учредители:

РОР «Калужский Союз строителей»,
СРО НП «Объединение строителей
Калужской области»,
Управление государственной
экспертизы проектов Калужской
области,
Министерство строительства и ЖКХ
Калужской области,
Министерство дорожного
хозяйства Калужской области,
Областная организация Профсоюза
работников строительства и пром-
стройматериалов.

Автор проекта и главный
редактор **Николай Лукичев**

Общественный совет:

Н. И. Алмазов, президент РОР «Ка-
лужский Союз строителей», предсе-
датель совета;
В. П. Высоколян, председатель совета
СРО НП «ОСКО»;
А. В. Пичугин, министр строитель-
ства и ЖКХ Калужской области;
Р. Х. Набиев, министр дорожного
хозяйства Калужской области;
А. В. Медведев, председатель Об-
ластной организации Профсоюза
работников строительства и пром-
стройматериалов.

Редакционная коллегия:

А. В. Савченко,
О. Н. Стрекозин,
С. И. Захаров,
С. С. Ситников,
А. В. Никитин,
В. Ф. Решитько.

Адрес редакции:

г. Калуга, ул. Плеханова, 45.
Тел.: 8(4842) 72-33-36, 72-48-30,
8-910-541-22-59.

Макет подготовлен
в издательстве «СерНа».
Тел. 8-910-914-95-30.

Подписано в печать 08.10.14.
Объем 2 п. л. Тираж 500 экз. Зак. 1677.

Отпечатано в ОАО «КТС».
248021, г. Калуга, ул. Московская, 256.
Тел. 8(4842)55-10-12.

Объявление

**Желающие поздравить юби-
ляра, коллегу, начальника,
звоните по тел. 72-33-36.**

**Приедем, сфотографируем,
опубликуем в журнале.**

Редколлегия



Уважаемые работники дорожной отрасли!

Примите мои искренние поздравления с 70-летием дорож-
ной отрасли Калужской области.

Вы пришли к этому юбилею с хорошими показателями. За прошедшие годы в нашем регионе создана сеть асфальти-
рованных дорог, бесперебойная и надёжная работа которых
является одним из важнейших критериев развития террито-
рии.

Сегодня перед вами стоит непростая задача удвоения
объёмов дорожного ремонта, чтобы выйти на требуемый по-
казатель — 450 километров в год. Особую значимость в со-
временных условиях обретает повышение качества вашей
работы, что возможно только с использованием самых совре-
менных технологий и материалов.

От решения проблем дорожной отрасли зависит успех многих наших начинаний. Надеюсь, что профессионализм, ответственность и грамотный экономический расчёт позволят вам реализовать все намеченные планы.

От души желаю вам здоровья, благополучия и новых трудовых достижений!

А. Д. Артамонов,
губернатор Калужской области

Уважаемые коллеги!

В преддверии 70-летнего юбилея дорожного хозяйства
области хочется отметить, что благодаря самоотверженному
труду и безграничной преданности своему делу всех поколе-
ний дорожников в Калужской области за прошедшие годы со-
здана хорошо продуманная и достаточно разветвлённая сеть
автомобильных дорог.

Сегодняшний юбилей — это большой праздник не только
для тех, кто строит мосты и дороги, ремонтирует их и содержит,
но и для тех, кто пользуется плодами их труда, ибо от результа-
тов работы дорожников во многом зависит благополучие всего
региона. Хорошие дороги и мосты не только соединяют берега
и населённые пункты, но и сближают людей, делают их добрее и отзывчивее.

Сегодня с чувством глубокого удовлетворения можно отметить, что дорожное хозяйство об-
ласти никогда не стояло на месте, оставаясь на «плаву» даже в самые трудные времена реформ
и преобразований, о чём свидетельствуют построенные за эти годы автомобильные дороги,
мосты, путепроводы и транспортные развязки, которыми по праву гордится наш регион.

Однако ни у кого не вызывает сомнений то, что нельзя останавливаться на достигнутом.
Опережающие темпы автомобилизации страны предъявляют дорожникам всё более высокие
требования, удовлетворение которых возможно только путём внедрения новых технологий,
применения более качественных материалов и современных дорожно-строительных машин
и механизмов.

Быстро и качественно сделать всё это непросто, но я верю, что мы, как всегда, успешно
справимся с любыми поставленными перед нами задачами.

Искренне благодарю всех за добросовестный труд, желаю вам, вашим родным и близким
крепкого здоровья, счастья и успехов!

Р. Х. Набиев,
министр дорожного хозяйства Калужской области



Уважаемые коллеги, друзья! Ветераны дорожной отрасли!

От имени строителей орденоносной Калужской области
примите сердечные поздравления по случаю 70-летней го-
довщины образования дорожной отрасли.

В силу огромной территории нашей страны очень трудно
и сложно создать добротное дорожное сообщение между
городскими и сельскими поселениями.

Вместе с тем следует отметить и существенные измене-
ния. Вашими усилиями проведены значительные объёмы
дорожного строительства в нашей области. Прекрасно ис-
полнены вьезды в областной центр. Все районные центры
связаны дорогами с добротными покрытиями.



Конечно, еще много проблем, но они успешно решаются общими усилиями: руководством
региона аппаратом министерства и основной исполнительной силой — рабочими, инженер-
но-техническими работниками отрасли.

Желаю вам, дорогие друзья, крепкого здоровья, благополучия и успехов в труде.

Н. И. Алмазов,
президент РОР «Калужский Союз строителей»



ФИРМА ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ



А.Г. Гегамян

24 июля 2014 года на границе Калужской и Тульской областей, недалеко от города Суворова, состоялась сдача новой реконструированной дороги, почти заново отстроенной коллективом СТК «ТРАНСНАБСТРОЙ». Дорога Голодское—Суворов—Одоев до реконструкции вызвала у всех проезжающих возмущенные восклицания. Ее сравнивали со стиральной доской: сплошные рвы и ухабы...

На открытии дороги присутствовали губернатор Калужской области А. Д. Артамонов, заместитель губернатора Н. В. Полежаев, министр дорожного хозяйства Р. Х. Набиев, Председатель Совета директоров ООО СТК «ТРАНСНАБСТРОЙ»

Р. Г. Гегамян, генеральный директор ООО СТК «ТРАНСНАБСТРОЙ» А. Г. Гегамян, заместители министра дорожного хозяйства О. В. Иванова и П. В. Лучко, глава администрации муниципального района «Перемышльский район» Н. В. Бадеева, представители администрации Суворовского района Тульской области и другие.

Руководитель Калужского региона А. Д. Артамонов в своем выступлении отметил, что дорога — это жизнь. Теперь по этой дороге дети поедут в школу, родители на работу, повезут товары и другие грузы. А главное — хорошая дорога всегда привлечет хорошего инвестора. В добрый путь!

После праздничного митинга состоялось не менее праздничное открытие дороги. Арка из разноцветных шаров у моста через реку Свободы у деревни Василёнки взлетела в небо. Грузные самосвалы вереницей двинулись на мост, испытывая его на прочность.

В этот же день ООО СТК «ТРАНСНАБСТРОЙ» сдал в эксплуатацию еще одну дорогу: Мещовск—Кудринская. Эти дороги были построены в сжатые сроки и с хорошим качеством. Глава региона А. Д. Артамонов, выражая благодарность коллективу ООО СТК «ТРАНСНАБСТРОЙ», назвал эту организацию «фирмой высоких технологий».





ХОРОШИЕ ДОРОГИ – ХОРОШАЯ ЖИЗНЬ



Р.Х. Набиев

Накануне праздника — Дня дорожника — я встретился с министром дорожного хозяйства Калужской области Р.Х. Набиевым и попросил его ответить на несколько вопросов, касающихся улучшения и развития сети автомобильных дорог.

Н. Лукичёв: Ринат Хадиевич, скажите, пожалуйста, с какими показателями подходят дорожники к своему профессиональному празднику?

Р.Х. Набиев: Если коротко, то можно сказать, что дорожники встречают свой профессиональный праздник с хорошими показателями и с хорошим настроением.

Достаточно сказать, что в 2014 году уже к 1 сентября практически на всех вводимых в эксплуатацию объектах были завершены работы по устройству асфальтобетонных покрытий, что гарантирует высокое их качество. А к своему профессиональному празднику в середине октября мы завершим ремонтные работы на всех участках автомобильных дорог, ввод в эксплуатацию которых предусмотрен в текущем году.

И если в 2013 году было выполнено дорожных работ на сумму 3,2 млрд рублей, то в текущем году эта цифра составит более 4 млрд рублей.

Этот год знаменит тем, что к нашему профессиональному празднику — Дню работников дорожного хозяйства — все вновь отремонтированные дороги будут введены в эксплуатацию.

Наиболее значимые из них:

- Автодорога Голодское—Суворов—Одоев в Перемышльском районе — 16,8 км. Наконец с завершением ремонта этой дороги на границе с Тульской областью можно воскликнуть: «Почувствуйте разницу!»;

- Автодорога Мещовск—Кудринская — 19,1 км соединила с г. Калугой ещё один райцентр — г. Мещовск;

- Автодорога Брянск—Людиново—Киров—А-101 в Бярятинском и Спас-Деменском районах — 17,1 км. Завершён ремонт этой дороги на всём протяжении до федеральной автодороги А-101;

- Автодорога Вязьма—Калуга от Зубовского поворота до г. Юхнова — 28 км.

Но самый большой подарок от дорожников в текущем году, я думаю, достался столице области — г. Калуге. За счёт субсидий из областного бюджета в Калуге будет отремонтировано более сорока улиц общей площадью почти 500 тыс. кв. м. А это при восьми- или десятиметровом исчислении означает не менее 50 км улиц.

В недалёком прошлом, в декабре 2010 года, на завершающем год заседании правительства я выразил уверенность, что недалёк тот день, когда простые жители области увидят заметное улучшение состояния автомобильных дорог и в потоке жалоб на плохое состояние дорог нет-нет да и появятся письма с добрыми пожеланиями и словами благодарности в адрес руководства области и дорожников.

Так вот в последнее время, пусть изредка, но действительно в потоке жалоб и критических замечаний начали появляться такие письма. Вот это и есть главный результат нашей работы!

Н. Лукичёв: Это благодаря тем, кто не отходит от штурвала, кто под палящими лучами солнца или при сильных морозах исполняет трудоёмкую работу, прокладывает «дорогу жизни»...

Р.Х. Набиев: Да, это действительно так. Всё, что достигнуто в дорожном хозяйстве, это благодаря самоотвер-

женному труду таких коллективов, как ГК «Руслан-1», НСИ «Спецстрой», СТК «Трансснабстрой», «Калугаавтодор», «Кировский дорожник», «Калугатранс-мост», «Луч», «ЦЭМ», «КЭМ», «Калуга-автодорпроект» и многим другим.

Все эти коллективы объединяет одно: добросовестное и ответственное отношение к взятым на себя обязательствам и стремление достичь лучших результатов путём применения современных строительных материалов и технологий.

Н. Лукичёв: Ринат Хадиевич, расскажите немного поподробнее о новых технологиях, применяемых в Калужской области.

Р.Х. Набиев: Калужская область — один из субъектов РФ, изначально выбравших для себя инновационный путь развития. И дорожная отрасль не исключение. Для меня было полной неожиданностью, когда, приступив к работе в конце 2009 года, я узнал, что областные дорожники ещё в 2006 году освоили технологию производства щебеночно-мастичного асфальта (ЩМА). В последние годы на верхних слоях дорожного покрытия у нас применяется только ЩМА. Трудно судить о том, чья это заслуга — только ли дорожников или руководства области в целом, но факт остаётся фактом: материал внедрён и показал себя с лучшей стороны. Поэтому мы надеемся, что дороги, капитально отремонтированные, к примеру, в текущем году, прослужат без ремонта 8–10 лет. Ещё одно перспективное направление — применение геосинтетических материалов. Хорошо зарекомендовали себя дву-





осноориентированные георешетки «Слав рос СД», применение которых между песчаным подстилающим слоем и щебёночным основанием позволяет сократить толщину несущего слоя основания и увеличить срок службы дорожной одежды. Для повышения общей устойчивости земляного полотна в слабых грунтах при капитальном ремонте автомобильных дорог Козельск—Ульяново—Дудоровский—Хвостовичи и Козельск—Кудринская был широко применён геоспан. Что касается содержания, то в области широко применяются струйно-инъекционные методы ямочного ремонта асфальтобетонных покрытий. В осенне-весенний период вырывают литые асфальтобетонные смеси.

Н. Лукичёв: Кстати о содержании. Иногда приходится слышать, что содержание — это «деньги на ветер».

Р.Х. Набиев: Объём расходов на содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений в 2014 году составляет 45% от норматива финансовых затрат, что соответствует утверждённому плану перехода на нормативное содержание автомобильных дорог. Необходимо отметить, что за последние три года по этому показателю мы строго придерживались утверждённого плана перехода на нормативное содержание автомобильных дорог, и это однозначно дало ощутимые положительные результаты. Сегодня можно заметить, что на дорогах появилась полная горизонтальная разметка, включая не только осевую, но и краевые линии. Появилось много, даже очень много новых металлических барьерных ограждений и дорожных знаков. Заметно улучшилось состояние обочин и полосы отвода автодорог. Практически сведены к нулю заниженные обочины и лужи на них после дождя. И что самое главное, сегодня состояние покрытия автодорог в целом поддерживается или, правильнее будет сказать, «удерживается», в проездем состоянии практически за счёт мероприятий по содержанию, включая восстановление верхних изношенных слоёв и устройство покрытия картами, но никак не за счёт ремонта или капитального ремонта. И если прибавить к этому обеспечение бесперебойного движения в зимнее время, а это ни много ни мало пять месяцев и более половины расходов годового содержания, то становится ясно, насколько важным направлением является для нас содержание автомобильных дорог. Поэтому и в дальнейшем по возможности хотелось бы сохранить набранные за последние годы темпы перехода на нормативное содержание. Ибо за счёт содержания автодорог мы не только обеспечиваем сохранность существующей сети, но и добиваемся как по-

вышения безопасности дорожного движения, так и улучшения состояния автомобильных дорог.

Раз заговорили о сохранности автодорог, хотелось бы коснуться ещё одной, актуальной для всей страны проблемы обеспечения сохранности существующей сети автомобильных дорог. И что самое главное, актуальность её с каждым годом только возрастает. И чем больше у нас становится хороших дорог, тем острее становится эта проблема. Отслеживая ситуацию с конца 2009 года, можно сделать вывод, что впервые мы реально столкнулись с этой проблемой в 2011 году, когда в апреле-мае, в период весеннего ограничения движения, грузовой транспорт из Борисовского карьера Боровского района через посёлок Озёрное Медынского района пошёл на Верею Московской области. И уже 27 апреля были отмечены первые дефекты на только что отремонтированной дороге, и именно на участке от перекрёстка «Озёрное» до границы с Московской областью протяжённостью более 10 км.

Как только в 2010–2011 годах полностью отремонтировали участок автодороги Брянск—Людиново—Киров—А-101, протяжённостью почти 30 км, цементовозы из Брянской области в 2012 году пошли по нашим дорогам через Людиново, Киров, Барятино, Мосальск, Зубово до автодороги М-3 «Украина», уходя в зависимости от местонахождения постов весового контроля то на автодорогу М-3 «Украина» через Людиново и Жиздру, то на автодорогу Киров—Лосиное—Милотичи—Барятино (а это уже автодорога местного значения, совсем не рассчитанная на такие нагрузки). Интересную картину можно было наблюдать в феврале текущего года.

Многие, кто поехал на отчёт главы администрации Людиновского района по «Киевке» через Жиздру, могли заметить, как «Виталановские» цементовозы попадались навстречу на участке Людиново—Жиздра—М-3 «Украина». А это потому, что в этот день пост весового контроля стоял на Зубовском перекрёстке вместе с сотрудниками ГИБДД. Но если пост весового контроля стоит без работников ГИБДД, эти же цементовозы возвращаются в Калугу по нашей дороге через Киров, Барятино, Мосальск и Зубово, что можно было наблюдать, например, в пятницу 7 февраля во время поездки на отчёт главы администрации Спас-Деменского района. В этот день на Зубовском перекрёстке также стоял пост весового контроля, но только без сотрудников ГИБДД. И самое любопытное заключается в том, что в этот день мимо этого поста прошло 234 грузовых автомоби-

ля, а в течение недели, когда на посту стояли сотрудники ГИБДД, интенсивность движения грузового транспорта не превышала 60–80 автомобилей.

Вот так «оперативно» реагируют сегодня грузоперевозчики на отсутствие работников ГИБДД на постах весового контроля. Последствия этой «оперативности» мы испытали на себе на этой же дороге, когда весной прошлого года поток цементовозов буквально за считанные дни раздавил местами дорогу до основания.

Достаточно сложная ситуация складывается сегодня в Дзержинском районе. По данным министерства природных ресурсов области, в Дзержинском районе сегодня функционирует 20 карьеров, продукция которых вывозится по автомобильным дорогам регионального значения «Калуга—Медынь», «Калуга—Медынь»—Пятовский», Острожное—Звизжи—Смагино и Кондрово—Галкино—Острожное—д. Барсуки—А-101.

А когда на автодороге Калуга—Медынь работает пост весового контроля совместно с сотрудниками ГИБДД, грузовой транспорт обходит его по автодороге «Калуга—Медынь»—Товарково—Рудня—Кожухово с выходом на автодорогу М-3 «Украина» в районе посёлка Куровское.

Техническое состояние всех этих дорог, кроме Калуга—Медынь и «Калуга—Медынь»—Пятовский, мягко говоря, «не соответствует нормативным требованиям». Да и состояние автодороги Калуга—Медынь, отремонтированной в 2007 году, сегодня оставляет желать лучшего, так как уже начался активный процесс колеобразования и ямочности.

Перечисление проблемных участков дорог и районов можно бы ещё продолжить, имея в виду и Боровский, и Думиничский, и Износковский, и Малоярославский, и другие районы.

Всего, по данным Министерства природных ресурсов Калужской области, у нас действует 115 карьеров. Общий объём добычи полезных ископаемых в 2012 году составил 11,7 млн кубометров, в 2013 — 9,5 млн кубометров, а в тоннах это будет порядка 20 млн тонн ежегодно, и плюс к этому цементовозы, бетоновозы, автопоезда с кирпичом, железобетоном и другими строительными материалами и конструкциями. Нетрудно представить, какую нагрузку несут на себе наши дороги, а ведь многие из них не видели ремонта по двадцать и более лет.

Сегодня ответственность за нарушение «Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» возложена только на грузоперевозчика. А грузоотправитель, владелец карьера, например, ни за что не отвечает.



По нашему глубокому убеждению, ситуация в корне могла бы измениться в лучшую сторону, если:

1. Установить всё же ответственность грузоотправителя за перегруз транспортного средства, имея в виду, что в соответствии с правилами перевозок полная масса транспортного средства не должна превышать без специального на то разрешения: для двухосного транспортного средства — 18 тонн; для трехосного — 25 тонн; для четырехосного — 32 тонны; для пятиосного и более — 40 тонн.

А если полная масса транспортного средства с «делимым» грузом превышает 40 тонн, то уже никакие разрешения не выдаются. Такой транспорт не должен выезжать на автодороги общего пользования.

И не надо для этого устанавливать в карьерах дополнительное оборудование и определять нагрузки по осям. Надо всего-навсего взвешивать каждое транспортное средство на имеющихся в карьере автовесах, соблюдая при этом обязательные для всех и единые для всей территории России «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом», утверждённые, кстати постановлением Правительства РФ.

2. ГИБДД необходимо жёстко контролировать отклонение грузового транспорта от заданного в путёвке маршрута.

3. Создать в ГИБДД спецподразделения по осуществлению весового контроля.

Но весовой контроль, на наш взгляд, должен быть заключительным (завершающим) звеном во всей этой цепочке. Только как исключение, если не сработали первые два звена.

А пока весовой контроль во всей стране больше напоминает игру в «кошки-мышки». Только «мышки», к сожалению, пока выигрывают в этой игре.

Н. Лукичёв: Как вы оцениваете состояние существующей дорожной сети области?

Р.Х. Набиев: Дорожную сеть области мы оцениваем как хорошо продуманную и достаточно развитую, но её состояние оставляет желать лучшего — так же, как и по всей России.

Всего в области 15 000 километров дорог общего пользования, в том числе 804 км — дороги федерального значения, 9752 км — местного и 4526 км — регионального или межмуниципального, из них 2769 км дорог — с асфальтобетонным покрытием, почти 1400 км — с щебёночно-гравийным, 345 км — с цементобетонным и только 14 км — с грунтовым.

Благоприятный фактор для экономики региона в том, что по его территории проходят несколько федеральных автомобильных дорог, которые связывают

область как с соседними регионами — Брянской, Московской, Орловской, Смоленской и Тульской областями, так и со странами ближнего зарубежья — Украиной и Республикой Беларусь. В этом смысле автомобильные дороги остаются основой транспортной сети.

За 2006–2009 годы у нас было отремонтировано 438 км автодорог, в том числе 335 км — опорной сети и 103 км автодорог межмуниципального значения. В среднем за год получается чуть больше 100 км. Это объясняется тем, что за этот период построены и реконструированы такие социально значимые объекты, как мостовой переход через Оку с левобережной дамбой и транспортной развязкой на ул. Гагарина в областном центре и автодорога Белоусово—Высокиничи—Серпухов протяжённостью 33 км с тремя капитальными мостовыми переходами. Строились и реконструировались другие дороги для создания благоприятных условий по реализации таких инвестиционных проектов, как строительство заводов «Вольво Восток», «Фольксваген Групп Рус», ПСМА Рус (Пежо Ситроен Митцубиси Автомобили Рус).

К концу 2010 года в области была создана сеть промышленных парков с развитой дорожной инфраструктурой, появилась возможность вплотную заняться ремонтом существующих автодорог.

Н. Лукичёв: Ринат Хадиевич, насколько велик объём недоремонта?

Р.Х. Набиев: Статистика такова, что на начало 2011 года из 1200 км опорной сети почти 800 км (65%) требовали ремонта; из оставшихся 3300 км дорог межмуниципального значения почти 2000 км (60%) также нуждались в ремонте.

С учётом этих обстоятельств было принято решение в ближайшие годы основные объёмы финансирования направлять на сохранение и приведение в нормативное состояние существующей сети автодорог.

Другой вопрос, как всё это превратить в жизнь. Можно было пойти по пути распыления средств и в каждом районе отремонтировать участок по три-семь километров. Или выбрать путь непопулярный, но эффективный для дорог. Он реализован в политической воле руководства области: наше предложение в ближайшие годы за счёт реализации мероприятий по ремонту и капитальному ремонту привести в нормативное состояние автодороги опорной сети региона, а сеть межмуниципальных автодорог поддерживать в безопасном для проезда состоянии за счёт мероприятий по содержанию, ежегодно увеличивая эти виды расходов в соответствии с планом перехода на нормативы финансовых затрат со-

гласно постановлению правительства Калужской области № 248 от 28 июня 2010 года, руководством области было поддержано. И за 2011–2014 годы сделано столько, что сегодня до любого районного центра и до любой границы с другими регионами можно доехать по хорошей дороге, о чём я подробно рассказал в начале этой публикации.

Н. Лукичёв: Актуальна ли для Калужской области проблема сельских автомобильных дорог?

Р.Х. Набиев: Безусловно. Сегодня в Калужской области 1500 деревень не имеют дорог с твёрдым покрытием. На эти цели предусмотрены субсидии из федерального бюджета, но их мало.

Они выделяются по определённым критериям, в частности, в такой деревне должны постоянно проживать не менее 125 человек, а протяжённость дороги, которую требуется построить к таким населённым пунктам, не должна превышать 5 км.

По настоянию Министерства сельского хозяйства РФ было включено ещё одно условие, которое сводится к тому, что в деревне должно развиваться какое-либо сельскохозяйственное производство. Хотя не очень ясно, должны ли учитываться все эти три фактора одновременно. Я считаю, что основным должно быть всё-таки наличие действующего или перспектива организации производства. Ведь даже если сейчас там живут 10 человек, но есть плодородные угодья, то когда появятся работа и дорога, люди подтянутся сами.

Н. Лукичёв: По заданию губернатора области А.Д. Артамонова в этом году вы приступили к проектированию реконструкции автодороги «Калуга—Орёл»—Козельск, то есть автодороги Перемышль—Козельск протяжённостью более 30 км с обходом всех населённых пунктов.

Р.Х. Набиев: Начало реконструкции этой дороги, без преувеличения можно сказать, будет являться началом нового этапа в развитии и совершенствовании сети автомобильных дорог Калужской области. Это будет означать, что Калужская область переходит в дорожной отрасли от практики латания дыр к более серьёзным капитальным мероприятиям.

На этой оптимистичной ноте хотелось бы завершить нашу сегодняшнюю беседу.

Пользуясь случаем, поздравляю всех работников дорожного хозяйства с профессиональным праздником. Желаю здоровья и дальнейших успехов в благородном труде по обеспечению одного из самых главных конституционных прав — права на свободное, комфортное и бесперебойное передвижение по всей территории страны в любое время года и суток.



Как молоды мы были

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ «КАЛУГААГРОСТРОЙ»

(Окончание. Начало в № 7–8.)

Вместе с объединением росли и люди. Многие из них прошли путь от рабочего до руководителя. Среди них — Владимир Николаевич Абрамов из Тарусской МПМК, Виктор Дмитриевич Трошин из ПМК № 1, Светлана Аркадьевна Кузьмина из Жуковской МПМК, Василий Иосифович Никитин из Сухиничской МПМК и многие другие. Несомненно, исключительно важную роль в выполнении плана играли передовики производства. Среди них — водитель Кировской МПМК Василий Игоревич Горбачев, прораб Спас-Деменской ПМК Алексей Федорович Прасолов, каменщик Боровской МПМК Михаил Петрович Горохов, бригадиры комплексных бригад Сергей Дмитриевич Солдатов (Козельская МПМК) и Михаил Дмитриевич Рыбаков, заслуженный строитель РСФСР (Юхновская МПМК).

Коллективы комплексных бригад активно принимали участие во Всероссийском соревновании за право обладать Звездным вымпелом Ю.А. Гагарина. Неоднократными обладателями этого вымпела были коллективы комплексных бригад, возглавляемые Анатолием Михайловичем Васильевым (Дзержинская МПМК), Иваном Васильевичем Старостиным (Ферзиковская МПМК), Галиной Ивановной Корчагиной (Думиничская МПМК), Константином Яковлевичем Воробьевым (Ново-Пятовская ПМК), и многие другие.

Немалый вклад в успешную работу объединения внесли и руководители межколхозных организаций Иван Захарович Галкин, Николай Сергеевич Филимонов, Николай Семенович Пучков, Антон Эммануилович Боженко, Иван Павлович Никишаев, Николай Михайлович Синицын, Владимир Николаевич Абрамов, Виктор Дмитриевич Трошин, Любовь Тихоновна Кургузикова, Мария Сергеевна Перминова, Владимир Михайлович Вышегородских, Василий Григорьевич Воронков, Михаил Иванович Зеленое, Александр Иванович Орлов, Федор Григорьевич Семенов, Иван Акимович Мартынов, Сергей Иванович Пиляев, Николай Федорович Широков.

Калужское дорожно-строительное управление, из года в год на-

рачивал объемы дорожного строительства, укреплялся и развивал производственные мощности. В его составе было девять дорожно-передвижных мехколонн, два хозрасчетных дорожных участка, одно общестроительное СМУ с необходимыми ремонтно-эксплуатационными базами. Трест располагал мощностями по производству асфальтобетона в 200 тысяч кубометров в год, щебня — 120 тысяч кубометров в год. За время своего существования трест увеличил годовой объем дорожно-строительных работ более чем в три раза.

Куровской завод железобетонных изделий и металлоконструкций начал выпуск крупноблочных домов усадебного типа. А с пуском Кировского завода деталей домостроения для домов усадебного типа был создан Кировский сельский строительный комбинат, в состав которого вошли семь строительных организаций.

Изменение структуры строительных работ, значительное увеличение числа строящихся сравнительно небольших объектов, необходимость повышения качества их строительства потребовали также изменения самой организации строительного производства. В этих условиях резко возросла роль бригадного подряда и создание укрупненных комплексных бригад конечной продукции.

По методу хозрасчета в объединении работало свыше 60 комплексных бригад. Лучшие из них были известны не только в объединении, но и в области.

Это бригады заслуженных строителей РСФСР Григория Семеновича Кукушкина (Сухиничская МИК), Виктора Дмитриевича Минакова (Жуковская МПМК), Михаила Дмитриевича Рыбакова (Юхновская МПМК) и коллективы известных передовиков производства Анатолия Михайловича Васильева (Дзержинская МПМК), Константина Яковлевича Воробьева (Ново-Пятовская), Виктора Тимофеевича Истомина (Калужская ПМК).

Рука об руку работал со строителями трест «Дорспецстрой», воз-



Б.В. Лебедев — первый руководитель объединения

главляемый Вячеславом Филипповичем Аксеновым.

22 октября 1985 года, отмечая 25-летний юбилей Облколхозстроя, его начальник Геннадий Матвеевич Сычев в своем докладе отметил, что за этот период объединением было освоено 680 миллионов рублей капиталовложений. Построено и сдано в эксплуатацию 3981 тысяч квадратных метров жилья, животноводческих помещений для крупного рогатого скота на 218 тысяч голов, значительное количество производственных зданий и хранилищ для сельхозпродукции, дорог и объектов соцкультбытового назначения. За последние годы построены и введены в эксплуатацию промышленные предприятия собственной производственной базы. Среди них — Ново-Пятовский завод по производству железобетонных изделий с дробильно-сортировочным заводом и асфальтовым цехом.

В 1987 году Облколхозстрой объединился с трестом «Калугасельстрой» и стал называться «Калугаагропромстрой». В 1992 году на базе «Калугаагропромстроя» было создано коммерческое предприятие «Калугаагρόстрой», которое, объединившись с УПТК, стало называться открытым акционерным обществом.

Сейчас ОАО «Калугаагρόстрой» — одна из ведущих строительных фирм нашего региона.



НЕЗАВИСИМАЯ ЭКСПЕРТИЗА — ОБЪЕКТИВНАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Межрегиональный центр экспертизы выполняет широкий спектр экспертных, научно-исследовательских, проектно-инженерных работ, в том числе составление проектно-сметной документации, соблюдение требований охраны труда, диагностика и техническая экспертиза недвижимости, а также оказание других услуг в соответствии с новыми нормами Градостроительного кодекса РФ, на основании Федерального закона № 337-ФЗ, вступившего в силу 1 апреля 2012 года. Негосударственная экспертиза проектов проводится в отношении объектов, не попавших в перечень подлежащих государственной экспертизе. Предметом негосударственной экспертизы проектной документации является оценка ее соответствия:

- техническим регламентам (в том числе санитарно-эпидемиологическим, экологическим требованиям, требованиям государственной охраны объектов культурного наследия, требованиям пожарной, промышленной, ядерной, радиационной и иной безопасности);
- результатам инженерных изысканий;
- установленным (утвержденным, выбранным для расчета) сметным нормативам — в части оценки сметной документации, разработанной в составе проектной документации;
- градостроительным регламентам;
- градостроительному плану земельного участка;
- национальным стандартам;
- стандартам организаций;
- заданию на проектирование.

Все эти документы могут иметь отношение к любому объекту капитального строительства, а также к отдельному этапу строительства, работе по реконструкции или капитальному ремонту, включая объекты капитального строительства, чья проектно-сметная документация должна подлежать прохождению обязательной государственной или негосударственной экспертизы в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Объектом негосударственной экспертизы являются проектная документация в полном объеме или ее отдельные разделы, а также результаты инженерных изысканий.

Необходимо отметить, что государственные и негосударственные экспертные организации имеют равноправные условия работы, а строительный бизнес — право в выборе организации, выдающей экспертные заключения.

Экспертное заключение по результатам негосударственного исследования проектно-сметной документации, а также результатов инженерных изысканий может играть роль доказательства при судебном разбирательстве при оспаривании результатов государственного экспертного исследования.

Негосударственная экспертиза проектов строительства — очень серьезная процедура, которая является одним из основных этапов обеспечения безопасности строящихся объектов.

Если вы хотите быть уверены в высоком качестве услуг, доверьте проведение негосударственной экспертизы профессионалам ООО «Межрегиональный центр экспертиз».

НЕГОСУДАРСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Негосударственная экспертиза проектной документации позволяет оценить, насколько те или иные проекты строительства или ремонтных работ соответствуют требованиям государства. Компания «Межрегиональный центр экспертиз» поможет всем, кто нуждается в подобной экспертной оценке. Для обеспечения соответствия объектов строительства нормами в области безопасности все проекты зданий должны пройти через специальную экспертную оценку. Экспертиза проектной документации строительства позволяет удостовериться, соответствует ли проект будущего здания, подлежащего постройке, техническим условиям, исходным данным и строительным требованиям. Основная задача данной процедуры — обеспечить высокое качество архитектурных решений, повысить безопасность строящихся объектов, их надежную эксплуатацию. Еще одной задачей проведения экспертизы является обеспечение максимальной эффективности использования ресурсов, энергетических, природных, финансовых.

НЕГОСУДАРСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА РЕЗУЛЬТАТОВ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ

Предмет негосударственной экспертизы инженерных изысканий — оценка их соответствия требованиям технических регламентов и заданию на проведение инженерных изысканий. Основная цель проведения данной процедуры — получение разрешения на применения результатов инженерных изысканий в строительной практике. Без экспертного заключения их использование не разрешается. Если раньше подобные экспертные оценки выдавались исключительно органами государственной власти, то с 2012 года юридический статус государственных и негосударственных экспертиз был уравниен, что позволило и коммерческим организациям начать заниматься подобной экспертной деятельностью. Основным преимуществом пользования услугами негосударственных организаций является то, что они стремятся установить с клиентом партнерские отношения, что позволяет более комфортно работать с ними.



А.М. Мазаев

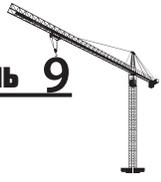
СУДЕБНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Судебная экспертиза — это экспертное исследование, которое проводится на основании вынесенного определения суда, необходимое для получения судебного доказательства. Подобные экспертные оценки осуществляются в различных областях деятельности. Одним из видов подобных заключений является судебно-строительная экспертиза. Судебная строительно-техническая экспертиза — это независимая экспертиза, которая проводится по определению суда. Ее целью является предоставление дополнительных материалов, касающихся предмета судебного разбирательства, которые основываются на профессиональных заключениях квалифицированных экспертов в данной области. Проведение судебной строительной экспертизы обязательно в тех случаях, когда при расследовании уголовных, гражданских дел и дел об административных правонарушениях необходимо профессиональное заключение экспертов в области проектирования, эксплуатации, возведения и демонтажа различных зданий и сооружений. Судебно-строительная экспертиза основывается на знаниях в области строительной механики, материаловедения, технологии строительства зданий, производства строительных материалов и конструкций для постройки зданий и сооружений.

Будем рады сотрудничеству с вами!

Компания ООО «Межрегиональный центр экспертиз» располагается в г. Калуге по адресу: ул. Кирова, 57; оф. 302; тел./факс 8-4842-92-69-62.

Руководитель ООО «Межрегиональный центр экспертиз» — А.М. Мазаев (8-919-033-19-61).



НОСТРОЙ готовится к съезду

Заключительное заседание XVII окружной конференции СРО ЦФО прошло 10 сентября в Брянске

От лица руководства Национального объединения строителей участники конференции приветствовали президент Н.Г. Кутын, вице-президенты А.В. Ишин и Н.П. Маркин. От аппарата НОСТРОЙ в работе конференции принимали участие и.о. руководителя аппарата Н.И. Капинус и помощник координатора по ЦФО А.Ю. Федорова.

Перед участниками конференции с приветственным словом выступили Александр Николаевич Мешков, директор Департамента строительства и архитектуры Брянской области, и Сергей Аврамович Ахременко, руководитель Центра повышения квалификации Брянской государственной инженерно-технологической академии.

С отчетами о работе в совете Национального объединения выступили Инна Александровна Матюнина, Алексей Александрович Подлущий и Юрий Александрович Федоров. По результатам обсуждения отчетов и голосования конференцией принято решение о ротации Инны Александровны Матюниной и Юрия Александровича Федорова и о продлении полномочий Алексея Александровича Подлущкого в качестве члена совета Национального объединения строителей от ЦФО.

Однако в связи с тем что регламентом съезда процедуре ротации подлечит только один член совета, Инна Александровна Матюнина написала заявление о сложении с себя полномочий члена совета по собственному желанию, которое было доведено до сведения участников конференции.



Кандидатами в члены совета от ЦФО были выдвинуты Сардар Сулейманович Абдуллаев от НП СРО Тверское объединение строителей, Андрей Викторович Бровкин от НП СРО «Флагман», Михаил Юрьевич Виктор от НП СРО «Профессиональный Строительный Союз» и Виктор Владимирович Хрульков от НП СРО «РОПС».

М.Ю. Виктор и А.В. Бровкин выступили со своими предвыборными программами в качестве кандидатов в члены совета, а В.В. Хрульков и С.С. Абдуллаев сняли свои кандидатуры.

В результате голосования на освободившиеся два места в совете были избраны Андрей Викторович Бровкин и Михаил Юрьевич Виктор.

Президент НОСТРОЙ Николай Георгиевич Кутын выступил с докладом о проекте концепции развития строительной отрасли Российской Федерации.

Сергей Васильевич Морозов выступил с предложениями о внесении в проект приоритетных направлений деятельности Национального объединения строителей дополнений.

Отчет о расходовании денежных средств сметы Национального объединения за 2014 год и проект сметы на 2015 год были приняты к сведению, а проект сметы Координационной работы по ЦФО на 2015 был одобрен.

Делегаты конференции одобрили кандидатуру Антона Забелина от НП СРО «ОРОС» на вакансию в Экспертном совете НОСТРОЙ.

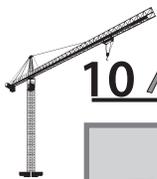
Также было решено провести в IV квартале обучающие семинары и активизировать работу по заключению договоров софинансирования базовых ресурсных центров.

Участники конференции в целях продолжения работы над совершенствованием законодательной базы в сфере саморегулирования обязались к 16 сентября т.г. представить проект изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации, Устав и регламент окружных конференций Национального объединения строителей.

Следующую окружную конференцию решили провести в г. Смоленске.

Закончилась конференция неожиданно: Сергей Викторович Кривошеин по собственному желанию сложил с себя полномочия координатора по ЦФО.





ГУБЕРНАТОРСКАЯ ПРЕМИЯ ИМ. В. И. БАЖЕНОВА

Ежегодно региональное министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства объявляет конкурс на присуждение премии Губернатора области имени В.И. Баженова, уроженца Калужского края, выдающегося русского архитектора, графика, теоретика архитектуры, внесшего огромный вклад в проектирование и строительство архитектурных памятников России.

Цель конкурса — стимулирование творческого потенциала архитектурных кадров и развитие архитектурной деятельности на территории региона.

Премия в размере 50 тыс. рублей присуждается на конкурсной основе одному автору или коллективу соискателей за реализованные архитектурные и градостроительные проекты, за произведения, которые были выполнены, показаны, опубликованы в период с 2004 по 2009 г., а также за научные разработки, публикации и просветительскую деятельность в области архитектуры и градостроительства, получившие общественное признание и являющиеся значительным вкладом в развитие архитектуры и градостроительства региона.

В этом году губернаторская премия им. В. И. Баженова присуждена президенту РОП «Калужский Союз строителей», заслуженному строителю Российской Федерации **Николаю Ивановичу Алмазову** за просветительскую деятельность в области архитектуры и градостроительства.

Проблемы сельских строителей

Комитет по обустройству и устойчивому развитию сельских территорий Национального объединения строителей 30 сентября рассмотрел вопросы своей текущей деятельности и планы на 2015 год.



Члены комитета, в частности, обсудили концепцию развития сельского строительства в Российской Федерации и процесс разработки стандартов НОСТРОЙ по возведению мелiorативных и водохозяйственных систем и сооружений.

Член комитета Г.Г. Коровин сообщил, что, несмотря на согласование теоретической основы концепции развития сельского строительства, меры государственной поддержки в этой сфере пока не утверждены.

«В ноябре 2009 года состоялся первый этап рассмотрения данной концепции в присутствии председателя Совета Федераций Российской Федерации, нам было порекомендовано заняться ее доработкой. На протяжении 2010–2011 годов мы занимались согласованием концепции с Министерством сельского хозяйства Российской Федерации. В итоге нам удалось окончательно согласовать теоретическую основу данной концеп-

ции. Но помимо теоретической составляющей, нам необходимо заручиться мерами государственной поддержки, которую до сих пор не удалось получить», — сказал он.

Вице-президент Национального объединения строителей Э.С. Дадов отметил, что ему хорошо знакомы проблемы строительства на селе. «Проблема сельских строителей в том, что они находятся на стыке нескольких министерств. Есть множество задач, которые нам необходимо решить. С Министерством строительства РФ нам уже удалось наладить контакт по взаимодействию, с другими министерствами мы сумеем договориться. Но мы должны стремиться к тому, чтобы любой документ, разработанный нами, был исчерпывающим и аргументированным», — отметил вице-президент НОСТРОЙ.

Следующее заседание комитета планируется провести в ноябре, перед съездом НОСТРОЙ.





«БУЦЕФАЛ» МАРШАЛА Г.К. ЖУКОВА

Буцефал — имя коня знаменитого полководца Александра Македонского. Конь был столь великолепен, что, согласно легенде, торговец предложил его македонскому царю Филиппу II за баснословную сумму, эквивалентную тремстам сорока килограммам серебра. Никто из окружения царя не мог объездить его, конь вставал дыбы, угрожая ударить копытами. Вскочить на коня и заставить его повиноваться удалось лишь Александру Македонскому, которому тогда было десять лет. С тех пор они не расставались. Подобно своему хозяину Буцефал прославлен во множестве легенд, он составная часть славы великого полководца.

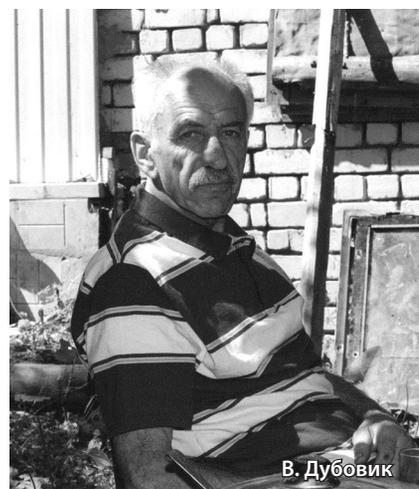
Прошло почти две с половиной тысячи лет, коня заменил четырехколесный транспорт с водителем. Водитель с машиной стали составной частью имиджа военачальника. У нашего прославленного полководца маршала Г.К. Жукова был свой «Буцефал» — водитель Александр Бучин. Его отец — заведующий автохозяйством, брат Сергей — мотогощик, чемпион и рекордсмен Советского Союза по мотогонкам, муж сестры — конструктор мотоциклов. В такой семье стал мотогощиком и Александр, и остальные младшие братья. В 1938 году его призвали в армию, во время войны с Финляндией возил комдива Артемьева.

В Великую Отечественную войну проехал с Г.К. Жуковым 170 000

километров. Г.К. Жуков подарил ему свою книгу со следующей надписью: «Уважаемому Александру Николаевичу, моему лучшему шоферу, безусловно прошедшему со мной все дороги фронтов Великой Отечественной войны». Едва ли не все военачальники оставили свои воспоминания о войне, тем интереснее взгляд на события от рядовых ее участников. Такую возможность предоставил нам А. Бучин, оставив книгу своих воспоминаний.

В сентябре, на скользкой дороге, вездеход ГАЗ-61, с Г.К. Жуковым улетел в канаву. «Ко мне подбежал Бедов с криком: «Выручай! Ты же гонщик!» Я сел за руль застрявшего вездехода, включил передний мост. Вперед, назад — и выскочил из машины». Через несколько дней Бедов сказал со значением: повезешь «самого». «Генерал армии поразил своей обходительностью. В обращении ровен, спокоен, обращался на «вы» и по имени-отчеству, хотя я ему в сыновья годился. Расспросил, откуда родом, кто мать, отец. Поинтересовался моими спортивными делами».

«Кстати, я читал, что Жукова какие-то генералы упрекали (задним числом) в резкости, даже грубости. Свидетельствую: это оговоры. Никогда в моем присутствии не было случая, чтобы он накричал на подчиненного. Сурово говорил — да, распекал — да, но крик и оскорбления этого не было. Он всегда



В. Дубовик

держал себя в руках, никогда не опускался до брани».

Из воспоминаний А. Бучина впервые узнаем о поездке Г.К. Жукова на Сталинградский фронт, когда Ф. Манштейн готов был прорвать кольцо окружения Сталинградской группировки. «Около двадцатых чисел декабря Жуков в строжайшей тайне поездом выехал «к Ватутину», на Юго-Западный фронт. Секрет держится по сей день. Ни в мемуарах Жукова, ни в книгах о той войне нет и упоминания об этой поездке, которая памятна мне по той причине, что впервые пришлось погрузить машины в поезд и отправиться с ними к месту назначения — крошечной станции Анна...»

«Однажды вижу — мы едем навстречу черной массе, идет колонна. Через снежную пелену пытаюсь разглядеть кто, и похолодел — шинели и головные уборы не наши. Деваться некуда подъехали. Оказалось, по дороге как стадо двигалась громадная толпа пленных итальянцев».

Когда кончилась война, в Берлине А. Бучин получил от сурового маршала незабываемую награду, он обнял его и сказал: «Спасибо, Саша, за все». Когда начались гонения на маршала, был арестован и А. Бучин, освобожден только после смерти И. Сталина. После отставки маршала, много раз встречался с ним и, следуя его совету, после выхода на пенсию написал книгу «170 000 километров с Г.К. Жуковым».

Владимир Дубовик



А. Бучин — водитель Г.К. Жукова



МЕСТНЫЙ ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ



И. Бероев

Бойкий, энергичный мужчина после плотного ужина прошёл в комнату, включил телевизор и стал просматривать свежую почту. Шурша газетами и конвертами, Ибрагим Бероев, директор ДРСУ ОАО «Калугаавтодор» № 2, что находится в г. Кондрово, вдруг уловил до боли родные слова: Коста Хетагуров. Он весь стал внимание и вытянул шею в сторону телевизора. Миловидная девушка с европейской внешностью рассказывала о жизни и деятельности великого гения страны Алания.

Коста Хетагурова называют «Осетинским Леонардо да Винчи». Он был всесторонне развит и образован, учился в Петербургской Императорской академии художеств (1879–1883). Он сочетал в себе многие таланты: был поэтом, прозаиком, драматургом, живописцем, режиссёром, артистом, музыкантом, литературным и театральным критиком, этнографом, знатоком права, переводчиком и публицистом. После многих лет Коста Хетагуров снова вернулся в Санкт-Петербург, но только памятником, который установили в честь его 150-летнего юбилея.

В комнату вошла супруга Лимоза Бероева. Немного послушав телеведущую, произнесла: «Заслушался как. Завидно быть местным Леонардо да Винчи».

— Ну скажешь ещё, — отмахнулся Ибрагим. По телевизору стали показывать молниеносный осетинский танец.

Ибрагим Бероев посмотрел на свою супругу и вспомнил свой первый танец с ней. Тогда они жили в Осетии, учились в Горском сельскохозяйственном институте на факультете механизации и активно участвовали в танцевальном ансамбле народного танца «Горец».

Звонкие студенческие годы пролетели быстро. После окончания вуза по распределению они поехали в Калужскую область. Молодых специалистов принял колхоз имени Чапаева. Центральная усадьба, которая очень походила на

посёлок городского типа (водопровод, газ, двухэтажные кирпичные дома), очень понравилась выпускникам вуза. Не было только осетинского ансамбля, но зато была художественная самодеятельность колхоза и футбольная команда «Кондровский бумажник», который играл на первенство Калужской области, где Ибрагим стоял на воротах.

По специальности Бероеву долго работать не пришлось. Грамотного и умелого специалиста, умеющего ладить с людьми и проявившего себя как общественный деятель, вскоре выбрали освобождённым секретарём партийного комитета колхоза. В его организации на учёте было 50 коммунистов. Со своими служебными обязанностями молодой секретарь справлялся хорошо. В 1987 году 29-летнего Ибрагима Бероева пригласили работать заведующим сельскохозяйственным отделом Дзержинского райкома Коммунистической партии Советского Союза. Из райкома его направили учиться в Высшую партийную школу при ЦК КПСС в Москву. Школу закончил успешно по специальности «политолог-социолог» с правом преподавания в вузах. Это случилось накануне известных событий, в результате которых советского государства не стало. Выпускников Высшей партийной школы никто никуда не направлял, и каждому нужно было самому устраиваться на работу, предлагая свои знания, умения, опыт.

Колхозы рассыпались, как карточные домики, поэтому как специалист и руководитель он был там не нужен.

Переломные девяностые годы каждому давались нелегко. Ему пришлось поработать председателем ещё уцелевшего колхоза, ведущим инженером Тульского участка РАО ЕЭС, директором Дзержинского ЖХХ, директором Медынского РСУ, пока его не пригласили работать в ОАО «Калугаавтодор».

С 2004 года Ибрагим Бероев возглавляет ДРСУ № 2 ОАО «Калугаавтодор».

Когда он пришёл в эту дорожную организацию, объём выполняемых работ составлял 12 миллионов 700 тысяч рублей. Коллектив обслуживал 190 километров дорог. В хозяйстве имелось четыре КДМ, одна из них находилась в металлоломе, два грейдера, экскаватор, погрузчик и трактор Т-150, прислонившийся к забору лет пять тому назад и ожидающий ремонта. Дороги Воронки—Барсуки, Калуга—Вязьма—Якшувово, Акатово—Калуга—Медынь, Калуга—Медынь—Адамовское теперь обслуживали другие ДРСУ, а именно Юхновское, Медыньское, Турынинское.

Свою работу опытный специалист и руководитель начал с кадров. За время работы в районе на руководящих должностях он хорошо узнал сельских специалистов и механизаторов. С десяти

ти деревень он собрал профессионалов техники, создал им хорошие бытовые условия, обеспечил доставку на работу своим транспортом.

Сегодня ДРСУ № 2 ОАО «Калугаавтодор» обслуживает 293 километра дорог вместо 190. Пополнился и парк машин. Сегодня в хозяйстве 8 КДМ, 3 грейдера самоходных, погрузчик, экскаватор, трактор Т-150 с прицепным грейдером, два трактора МТЗ-82. Кроме того, все рабочие, а их в коллективе 50 человек, оснащены средствами малой механизации. Содержание дорог обеспечено всем: сыпучими материалами, противогололедной смесью и, главное, техникой.

В своей работе руководитель предприятия опирается на костяк коллектива, основу которого составляют рабочие династии. Среди них Вера Георгиевна Чибисова, ведущий инженер, и её муж, водитель КДМ, Алексей Иванович. Вместе супруги Чибисовы проработали на предприятии более 60 лет.

По стажу не отстаёт от них и династия Булкиных. Нина Михайловна трудится ведущим бухгалтером, а её муж Владимир Валентинович — водитель КДМ, вместе они проработали на предприятии более 50 лет. Династия Комраковых: Татьяна Владимировна, заведующая складом, и Сергей Иванович, водитель КДМ, также отработали на предприятии более 50 лет. После службы в армии по их стопам пошёл сын Иван, который работает в ДРСУ водителем КДМ.

Бероевы: Лимоза Хаджишмеловна, ведущий бухгалтер, и её муж Ибрагим Ирбекович, директор.

Также основной костяк составляют водители и механизаторы: Ф.В. Алымов, Р.Ю. Цуциев, С.Е. Василев, В.В. Соломатин, Г.И. Тарасевич, Г.А. Костиков и другие.

ДРСУ № 2 активно занимается благоустройством районного центра г. Кондрово, помогли отремонтировать родильный дом, отреставрировали памятник бойцам-кондровчанам, павшим в Великой Отечественной войне, подготовили площадку под спорткомплекс, включающий хоккейную площадку. Уже более пятнадцати лет Ибрагим Ирбекович является председателем Федерации футбола Дзержинского района, активно занимается развитием этого популярного вида спорта. Предприятие содержит женскую футбольную команду «Автодорочка». Юные футболистки неоднократно становились призёрами областных соревнований. Уже пятый год Бероев возглавляет Северо-Осетинское землячество, зарегистрированное в Калужской области. Талантов у Ибрагима Ирбековича, как и у его великого земляка, множество.

Так что за трудовую и общественную деятельность Ибрагима Ирбековича вполне можно назвать местным Леонардо да Винчи.



Еще раз о конкурсе

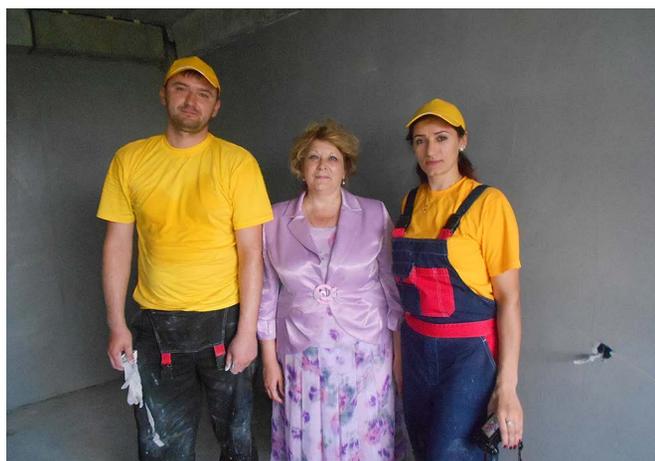
Ежегодно проходят конкурсы профессионального мастерства рабочих. О плюсах и минусах этого несомненно важного мероприятия много говорят, но одни и те же ошибки повторяют из года в год.

Прежде всего, к конкурсу профессионального мастерства нужно готовиться в течение всего года, как теоретически, так и практически. Конкурсы надо сперва устраивать местные, то есть в каждой строительной организации, а потом уж проводить областной.

В этом году прошедший конкурс резко выделялся от прошедших. Во-первых, он проходил на одном объекте (его предоставил ОАО «Калугаагрострой»). Все конкурсанты увидели друг друга, пообщались и все присутствовали при подведении итогов. Во-вторых, обед для конкурсантов был устроен тоже на этом объекте. Им не надо было после напряженной работы спешить переодеться и ехать в здание областной администрации, чтобы пообедать,

и, в-третьих, призы конкурсанты тоже получили на месте. В этот же день. Пока конкурсанты обедали, комиссия подвела результаты работы и выявила победителей. Эти все положительные моменты предусмотрело и четко выполнило СРО НП «Объединение строителей Калужской области».

Но были и упущения. Победители не получили праздничных лент лауреатов и значков «Лучший по профессии».





На калужских дорогах



В. И. Брюнцова

Дорога Москва—Бобруйск, протяженностью более полутора тысяч километров, проходит по девяти районам Калужской области. Содержать такую дорогу, а тем более отремонтировать, нелегко.

Нужна большая армия специалистов, техники и строительных материалов. А вторая сложность — эту дорогу нельзя закрыть на ремонт, так как по ней движутся и днем, и ночью тяжелогрузные машины разных марок дальнего следования. Рабочее полотно дороги под постоянным напряжением, поэтому и выходит она из эксплуатации раньше намеченных сроков.

Современные эскапапы лечат дороги новейшими материалами и новейшими технологиями. Таких организаций на наших дорогах немало. Об одной из них — наш рассказ.

Это ССМУ-46, возглавляет которую Валентина Ивановна Брюнцова. Сама она уроженка Рязанской области, окончила экономический факультет Рязанской сельскохозяйственной академии. С дипломом, еще пахнущим типографскими красками, пришла работать в ССМУ-46. Молодой специалист успешно прошла все ступени карьерного роста. Работала мастером, инженером, начальником планового отдела, главным инженером. Сейчас она руководитель этой фирмы, в которой работает более 250 человек, имеет хорошую производственную базу.

ССМУ-46 начало свою трудовую деятельность в 1967 году на возве-

дении Скопинского автоагрегатного завода (АвтоВАЗа) и входило в состав треста «Рязаньспецстрой», который в 1990 году был переименован в АООТ «Спецстроймеханизация». На счету организации — сотни тысяч метров проложенных сетей водопровода и канализации, теплотрасс, автодорог. Коллектив приобрел опыт на промышленных площадках, участвуя в строительстве скопинских заводов: стекольного, машиностроительного и автоагрегатного. Также он строил микрорайоны с крупными очистными сооружениями в Рязанской области.

Начиная с 1995 года предприятие является крупным подрядчиком по выполнению государственных заказов при министерстве транспорта и автомобильных дорог Рязанской области по строительству, ремонту и содержанию автодорог. С тех пор построены и отремонтированы автодороги как областного, так и федерального значения. В настоящее время заключены долгосрочные контракты на выполнение подрядных работ по ремонту, а также по содержанию и обслуживанию автодорог в двух районах Рязанской области. Помимо этого, заказчиками на данный момент являются Калужская и Московская области.

Кроме дорог, предприятие возводит и мостовые сооружения. Построены более десятка крупных гидротехнических сооружений, позволяющих открыть проезды к крупным населенным пунктам.

Все производимые строительные работы имеют высокое качество, контроль за которым производится лабораторией на всех этапах. Геодезический контроль строительно-монтажных работ осуществляется специалистами геодезической службы. Лаборатория и геодезическая служба полностью обеспечена современным оборудованием и инструментами.

В активе предприятия есть современный завод с компьютерным управлением по производству бетона и железобетонных изделий. Его продукция используется при строительстве автодорог, объектов сельского и промышленного назначения,

жилищного строительства. Работает в полную мощь асфальтобетонный завод. Также у предприятия имеется песчаный карьер.

Главным партнером по стабилизации дорожных одежд и грунтов является компания ЗАО «ANT-Инжиниринг», г. Волжский Волгоградской области, которая разработала технологию стабилизации «ANT» и успешно реализует ее на территории РФ и за рубежом.

Совместно с партнером «ANT-Инжиниринг» ССМУ-46 внедряет в производство совершенно новую технологию «теплой регенерации», суть которой заключается в том, что сфрезерованный с поверхности дороги асфальтобетон разогревается на АБЗ с добавлением стабилизатора ANT и обратно укладывается как обычный асфальтобетон. По результатам испытаний, новый асфальтобетон имеет прочностные параметры, не уступающие обычным асфальтобетонам.

Для улучшения геодезического контроля качества при строительстве и ремонте автодорог внедрена система 3D-нивелирования компании TRIMBLE.

На сегодняшний день компания является одним из перспективных предприятий Российской Федерации. Высокий потенциал, обусловленный наличием современной техники, квалифицированных инженерно-технических специалистов и рабочих, обладающих высокой оперативностью, позволяет улучшить качественные, временные и технические параметры строительства и ремонта автодорог.

Главное подтверждение успешной работы предприятия — доверие потребителей и клиентов. Год от года растет число заказчиков, но организация не собирается останавливаться на достигнутых результатах и планирует увеличить спектр выполняемых работ и число реализуемых объектов.

Свой профессиональный праздник коллектив дорожников ССМУ-46 встречает хорошими показателями, досрочно закончив ремонт на одном из участков автотрассы Москва—Бобруйск.



Объекты Афлатуна Насирова



А. Насиров



Хорошая иномарка мчится по калужским дорогам. В салоне трое: я, водитель и Афлатун Насиров, генеральный директор ООО СП «Ремстройдорсервис».

Автомобиль мчится по трассе Москва—Бобруйск. Не доезжая до моста через реку Угру, резко сворачивает вправо и уже не так шибко едет по ответвленной дороге в сторону Нового хутора. Из-за сосен машина выныривает почти у самого берега реки. И вдруг водитель тормозит. Дальше дорожные знаки, говорящие о том, что проезд запрещен.

— Приехали? — спрашиваю я.

— Приехали, — отвечает Афлатун Насиров, по-хозяйски оглядывая берег и немного помолчав, продолжает: — Река вот подобралась к самой дороге, подмывает песчаный берег. И вот-вот дорога упадет в воду.

— И вас бросили спасать цивилизацию?

— Можно сказать и так. Не теряя ни минуты, мы со своими орлами укрепляем берег.

— Чем? И как?

— Забиваем сваи. Металлические, десятиметровые. На одинаковом расстоянии.

— А между ними что?

— А между ними железобетонные сваи. Получается сплошной щит. Уже забили 134 металлические сваи и 133 железобетонных.

Наш разговор прерывали команды: «Майна!», «Вира»: с длиновоза разгрузили с помощью подъемного крана огромные камни, каждый весом чуть меньше тонны, привезенные с карьера тоже для укрепления.

На высоком обрывистом берегу Угры ютятся машины и другая техника, складированные материалы и несколько бытовок, которые служат и конторой, и общежитием. К услугам рабочих горячая пища, телевизор. По-

вар Светлана готовит вкусные завтраки, обеды и ужины.

Начальник участка Игорь Рашидович Багиров рассказывает, что, кроме этого объекта, у них еще есть и другие. Рабочие занимаются не только укреплением левого берега Угры, но и ремонтируют дамбы на Яченском водохранилище в Калуге. Вернее сказать, ведут реконструкцию. Афлатун Насиров подхватывает наш разговор: «Лучше раз увидеть, чем сто раз услышать!» Водителю: «Едем на Яченское водохранилище!»

Афлатун Насиров — опытный дорожник. Окончив Азербайджанский политехнический институт по строительству мостов, путепроводов и других сооружений, он приехал работать по направлению в СУ-879 треста «Севзапстрой».

Немного поработал в тресте на федеральных дорогах, и его в 1983 году командировали в Афганистан руководителем





советских специалистов на дорогу Гермес—Кабул, протяженностью 600 километров. Он обслуживал участок длиной в 160 километров. До самого крутого перевала Саланг было 80 километров и после перевала еще столько же. Перед ним, как перед руководителем, была поставлена одна единственная задача: чтобы дорога была всегда проезжей. На крутом перевале часто шли бои. И часто приходилось ремонтировать взорванную дорогу и убирать подбитую технику под шквальным огнем. Насиров рассказывает с гордостью, что задача, поставленная перед ним, была с честью выполнена.

Там ему пришлось делать укрепление дороги, строить мосты. Так

что практику в Афганистане он приобрел великолепную. После Афганистана он участвовал в строительстве обходной дороги в Чеченской Республике, после которой вернулся в «Севзапстрой», в свое строительное управление, и работал на федеральных дорогах.

А. Насиров рассказывает, что он уже более десяти лет трудится на Калужской земле. У него теперь своя фирма, в которой работает около восьмидесяти человек. За эти годы коллектив его фирмы построил, отремонтировал, реконструировал более тридцати объектов.

Среди них строительство моста через реку Истья на автодороге Москва—Киев—Добринино—Аристово

в Боровском районе; ремонт мостового сооружения через железнодорожный переезд на автодороге от железнодорожной станции Садовая до улицы Московская (г. Калуга); ремонт моста через реку Карыжа в Малоярославецком районе; строительство обходной дороги в Козельске и другие.

К 70-летию калужских дорог фирма ООО СП «Ремстройдорсервис» досрочно выполнила капитальный ремонт моста на дороге Ермолино—М-3 «Украина», построила новый мост в деревне Пучково, заканчивает работы на дамбе Яченского водохранилища и работы по укреплению дороги М-3 «Украина»—Новый хутор.

Николай Лукичев

«У дорог выходных не бывает»

В издательстве «СерНа» готовится к печати цветная иллюстрированная книга известного калужского писателя Николая Лукичева «У дорог выходных не бывает», посвященная семидесятилетию дорожного хозяйства Калужской области. И действительно это так. И днем, и ночью, в выходные и праздники, в любое время года и в любую погоду по нашим дорогам мчатся автомобили, большие и маленькие, легковые и грузовые и очень тяжелые — длинновозы, от которых дороги стонут и просят помощи.

Их стоны не напрасны. На помощь им приходят дорожные строители, которые ухаживают за дорогами, ремонтируют их и строят новые. Дороги, как люди, рождаются и умирают. Одни живут долго, другие, наоборот, мало, но у каждой дороги своя судьба, своя история. Об истории дорог и творцах дорожного счастья и рассказывает автор в своей книге «У дорог выходных не бывает».

Теме трудового человека автор посвящает не первую книгу. Среди них «Без капли нет океана», «Выстрелы в лю-

бовь», «И один в поле воин», «Созидатели», «Творенья их переживут века...» и другие.

