

Игорь Александрович, ваше предприятие занимается техническим обеспечением дорожного хозяйства и благоустройством. В принципе сфера деятельности весьма широкая. А что конкретно имеется в виду?

- Прежде всего это ремонт и реконструкция дорожного полотна, обслуживание и уборка магистралей столицы и федеральных трасс. Кроме того, занимаемся установкой светофорных объектов, нанесением дорожной разметки, благоустройством и озеленением. На данный момент из 33 млн. квадратных метров магистральных дорог Москвы 15 млн. обслуживается нами. В нашем ведении находятся все основные столичные трассы, а также практически вся центральная часть города - Кремль, Красная площадь, Александровский сад, Садовое кольцо и т.д. Кроме того, занимаемся разработкой и внедрением новых технологий обслуживания и ремонта дорог и всей связанной с ними инфраструктуры, выступаем в роли заказчика при разработке новых образцов дорожно-эксплуатационной техники.

- На дворе уже лето, но давайте все же оглянемся на прошедшую зиму. Учитывая характер погоды, она стала настоящим экзаменом для дорожных служб. Как его выдержал Доринвест?

- Да, зима выдалась неординарная, причем не только по уровню выпавшего снега, который превысил два метра. Были периоды вообще бесснежные, а затем за два-три дня сразу выпадала месячная норма. Но надо отдать должное нашим подрядным организациям: и в таких условиях они справлялись со своими задачами. По сути дела, в столице не отмечено случаев остановки движения именно по причине снегопада. Да, возникали сложности в дневное время, в часы пик, но это уже другое дело. Даже СМИ, которые, как известно, любят нас покрывать, не раз отмечали, что в обслуживании дорог явных просчетов не было. В то же время мы старались конструктивно реагировать на те или иные замечания в наш адрес, проводили необходимую корректировку своих действий. Почему нам удалось выдержать экзамен? Да потому, что в течение лета прошлого года заблаговременно подготовились к зиме. У нас на 1 сентября вся техника была готова к работе, а 1 октября мы создали запас реагентов примерно в объеме двух третей от сезонной потребности.

- Большой объем работ проводился весной, при подготовке к юбилею Победы. В апреле, в период месячника по благоустройству, людей и технику Доринвеста можно было встретить в различных частях города. Чем конкретно занимались и какие сложности пришлось преодолевать?

- Россия и Москва готовились достойно встретить юбилей Победы, а потому весенние работы имели определенные особенности. По погодным условиям весна тоже выдалась сложной. Если обычно мы приступали к разметке дорог уже в конце марта, то в этом году погода позволила заняться этим только со второй декады апреля. Кроме того, зима оставила наследие в виде разрушенного асфальтобетонного покрытия, и в очень сжатые сроки пришлось вести ямочный ремонт. В течение апреля мы выполнили практически половину годового объема по этому виду работ. Кроме того, мы вынуждены были искать «окна» в погоде, чтобы провести ремонт большими картами. Поясню, что имеются в виду не просто ямы и выбоины, а значительные участки дорожного покрытия, требующие ремонта. Так, в частности, занимались ликвидацией колеи, которая серьезно проявила себя в левой полосе. Примерно треть годового задания по этому виду работ мы выполнили к 9 Мая, а к двадцатым числам июня рассчитываем завершить их полностью.

Что касается благоустройства и цветочного оформления, то здесь результат наших усилий, как говорится, на глазах москвичей и гостей столицы, посещающих Александровский сад и территорию вокруг Кремля. Были серьезные опасения, что не взойдут луковичные, поэтому мы готовы были подсаживать новые растения, чтобы к юбилею Победы клумбы не оказались голыми. Но мы своевременно убрали снег, активно занимались утеплением и внесением добавок, а потому к Дню Победы луковичные все-таки взой-

ли. Однолетними растениями достойно украсили Боровицкую площадь, откосы и газоны, прилегающие к ней. На развязках Киевского шоссе на подходах к аэропорту Внуково дополнительно устроили несколько клумб. Такое решение было принято во время объезда, который совершил руководитель Комплекса городского хозяйства Петр Николаевич Аксенов. В общем, гости столицы в праздничные дни могли оценить нашу работу.

- Проблема дорог и в целом для России, и для ее столицы всегда актуальна. Как бы вы оценили их нынешнее состояние? И в чем особенность их содержания в условиях мегаполиса?

- В течение последних трех-четырех лет федеральный центр шел путем сокраще-

- Это тоже своего рода классика.

- Именно. И чтобы не дать оснований для таких утверждений, мы сейчас интенсивно работаем. Нам предстоит подготовить более 1200 специальных автомобилей, запасти 68 тысяч тонн противогололедных реагентов. Еще в марте правительство Москвы подвело итоги зимнего периода и выдало поручение о начале широкомасштабных работ по подготовке к зиме 2005-2006 годов. В каждой нашей подрядной организации они выполняются по графикам, которые предусматривают завершение подготовки техники к 10 сентября. Уже традиционно в конце июня Департамент ЖКХИБ проведет с нашим участием торги по закупке реагентов. Особенность торгов в том, что это будут пра-

- При ремонте дорожного покрытия мы все шире применяем щебеночно-мастичный асфальтобетон, используются также поверхностно активные добавки для битума. Улучшает эксплуатационные качества асфальтобетона и добавка резины в битум. Эти технологии не только увеличивают срок службы дорожного покрытия, но и препятствуют образованию колеи. Хочу подчеркнуть, что по всей этой проблематике мы поддерживаем тесные связи с МАДИ, РосДорНИИ, ГипроДорНИИ и другими отраслевыми институтами. В Доринвесте действует научно-технический совет, где все эти учреждения представлены своими ведущими специалистами. Ни одно новшество не внедряется без одобрения нашей науки.

проблему видит. Департаменту ЖКХИБ мэра Москвы Юрий Михайлович Лужков дал поручение изыскать возможности для размещения наших баз за счет использования, например, подмостовых пространств. Сейчас реконструируется Краснохолмский мост, и пространство под ним будет перепланировано таким образом, чтобы разместить там дорожные службы. Решаем вопрос по стоянке техники для дорожно-эксплуатационного участка (ДЭУ) «Центр», который обслуживает у нас Китай-город, Тверскую улицу. Уверен, что в течение ближайших двух лет проблема будет снята.

- Ясно, что содержание основных автомагистралей не может быть отдано на откуп случайным фирмам, не имеющим должного кадрового и технического обеспечения, опыта работы. Что вы можете сказать о своих подрядных организациях?

- Знаете, тендерная документация на право ведения дорожных работ в Москве составлена таким образом, что какая-то внезапно объявившаяся случайная организация выиграть конкурс не сможет. Особый отбор связан с тем, что мы обслуживаем наиболее важные трассы и самое сердце столицы - Кремлевское кольцо, Красную площадь, Александровский сад и т.д. В столице немало предприятий, имеющих давнюю и безупречную историю, которые могут гордиться и результатами работы, и своими людьми. В их числе, например, одно из лучших предприятий, входящих в состав Доринвеста - ГУП «Кремлевское кольцо», которое возглавляет заслуженный работник ЖКХ России, почетный дорожник Любовь Николаевна Подлесных. Неизменно высокие результаты демонстрирует ГУП «Благоустройство Кремля». Без преувеличения можно сказать, что работа этих коллективов всегда на виду у всей России и зарубежных гостей столицы. Хотелось бы отметить такие организации, как ДЭУ «Центр» и ДЭУ «Арбат», РСУ-3, ГУП «ДМУ-1». Среди предприятий, занятых ремонтом дорог, можно выделить «Магистраль-92», «Транстромсервис», «Аздор», «Экодорцентр», «Асфальтобетон», «Кварц М». Главные в их деятельности - ответственность, высокое качество работы.

- Доринвест занимается еще и приобретением дорожной техники для коммунальщиков столицы. Каким именно машинам отдается предпочтение - импортным или отечественным? Насколько наша техника конкурентоспособна в сравнении с зарубежной?

- Мы были и остаемся главным предприятием, концентрирующим у себя всю специальную технику и оборудование - более пяти тысяч единиц. По мере необходимости все это передается подрядным организациям в аренду или лизинг. В свое время, лет восемь назад, когда осуществлялся переход от использования песчано-соляной смеси к применению вначале чистых солей, а затем и реагентов, мы были вынуждены приобретать зарубежную технику, поскольку отечественные предприятия ее не производили.

Но теперь практика изменилась. Изучая импортные машины, выясняя в процессе эксплуатации их сильные и слабые стороны, мы готовим технические задания на выпуск отечественных аналогов, проводим конкурсы по размещению заказов. Надо сказать, что наши машиностроители научились выпускать конкурентоспособные дорожные машины и оборудование. Убедиться в этом можно было на выставке «ДорКомЭКСПО-2005», которая состоялась в последних числах мая. И сейчас парк дорожно-эксплуатационных предприятий примерно на 80 процентов состоит из отечественной техники.

При этом мы продолжаем взаимодействовать с зарубежными компаниями, внимательно изучаем их опыт. Например, англичане сейчас приобрели эксклюзивное право на использование технологии удаления старой разметки с помощью воды. Система действует таким образом, что образовавшаяся смесь из остатков краски, грязи и воды всасывается по принципу пылесоса, затем вода проходит очистку и вновь используется. В результате на дороге ничего не остается, и через полчаса можно наносить новую разметку. На выставке мы познакомимся с возможностями системы, теперь наши специалисты отправятся в Англию, где эта технология будет демонстрироваться для всей Европы, и заключат контракт на поставку такой машины в Москву. А дальше применим уже испытанный алгоритм: опытная эксплуатация, изучение сильных и слабых свойств, ознакомление отечественных производителей с выявленными проблемами, подготовка технического задания и выход на изготовление уже своей модели.

Беседу вел
Петр ПОЛЫНОВ

Игорь УРМАНОВ: КОГДА ДОРОГИ - НЕ БЕДА

Игорь УРМАНОВ родился в 1955 году. Окончил дорожный факультет Томского инженерно-строительного института. Трудовой путь начал мастером, а в 34 года стал самым молодым руководителем областного автодорожного предприятия - «Томскавтодор». В 1996 году удостоен звания «Заслуженный строитель РФ». С 1997 по 2004 год работал в Федеральной дорожной службе, возглавлял Департамент эксплуатации и сохранности автомобильных дорог. За участие в ликвидации последствий стихийного бедствия на Северном Кавказе в 2004 году награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством». С июля 2004 года - генеральный директор ГУП «Доринвест». Женат, имеет двух дочерей. Свободное время предпочитает проводить на природе, в кругу друзей.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ктически только отечественные реагенты. А ведь сначала мы вынуждены были приобретать импортную продукцию. Сейчас мы считаем, что российские предприятия готовы обеспечить нас продукцией хорошего качества. В нашем ведении находятся основные базы хранения, и к 1 июня мы подготовили их к приемке реагентов. К 1 сентября завершим здесь текущий ремонт оборудования, чтобы в зимний период обеспечить бесперебойную выдачу реагентов подрядчикам.

Значительное внимание уделяем вопросам безопасности на дорогах. В этом году уже более 60 светофорных объектов оборудовали дополнительно звуковыми сигналами. Самое прямое отношение к безопасности движения имеет состояние дорожной разметки. Весной мы разметили основные магистрали нитрокраской, которая потихоньку уже вырабатывается. Сейчас разворачиваем работы по нанесению долговечного термопластика. Еще в прошлом году мы начали эксперименты с применением полихлорвиниловой разметочной ленты, и эта практика будет продолжена. Кроме того, собираемся применить холодный пластик для разметки переходов и стоп-линий. К новинкам технологии относится и спрей-пластик - промежуточный материал между нитрокраской и термопластиком. Хотя новые материалы дорожке традиционных, служат они намного дольше, а потому рентабельны. Должен заметить также, что новые материалы могут получить широкое распространение на улицах Москвы только после экспериментальной проверки на ограниченном участке. Ведется мониторинг их состояния, на основе полученных результатов решаем вопрос о широком применении той или иной новинки.

- Известно, что вы применяете современные технологии и материалы не только при нанесении разметки. Насколько они эффективны? И как вы используете возможности отраслевой науки?

- Каким образом вы строите свои отношения с другими структурами, которые так или иначе тоже связаны с дорогами, с их эксплуатацией и обеспечением безопасности движения?

- Здесь главные наши принципы - взаимопонимание и взаимопомощь. Очень четко сотрудничаем с ГАИ. Если ДТП сопровождается разрушением элементов дорожной инфраструктуры, сотрудники ГАИ незамедлительно информируют об этом нашу диспетчерскую. Мы сразу же направляем поручение в ту или иную нашу организацию, и в итоге в считанные часы повреждение устраняется. Кроме того, ГАИ обеспечивает оформление материалов, которые позволяют нам требовать возмещения ущерба с виновников разрушений. Мы очень благодарны за ту помощь, которую ГАИ оказывает нам при проведении ремонтных работ, хотя это сопряжено с дополнительными трудностями. В ночное время на месте работ обязательно дежурит патрульная машина, обеспечивая безопасность наших рабочих. Тесную связь поддерживаем и с Мосгортрансом. Автобусы и троллейбусы первыми выезжают на улицы города, соответственно их водители первыми замечают те или иные недостатки и сообщают о них.

- Теперь несколько слов о самом Доринвесте, о кадрах и материально-технической базе. Здесь есть проблемы, которые надо решать?

- По большому счету, проблем с кадрами ИТР ни в Москве, ни в России нет. Есть определенные сложности с кадрами более низкого звена - рабочими, механизаторами. Мы их решаем, привлекая людей из Подмоскovie и ближайших областей - Владимирской, Рязанской. Испытываем мы трудности с размещением производственных баз, особенно в центральной части города. Приватизация 90-х годов привела к тому, что многие объекты, строившиеся для нужд дорожного комплекса, просто «ушли». Но правительство города