

Ежегодно в Москве утилизируется около 26 тысяч бесхозных автомобилей. Только одно предприятие малого бизнеса, ЗАО «Тралекс», каждый год передает на утилизацию

порядка 3500 единиц легкового и грузового автотранспорта. В результате чего в оборот возвращается почти полторы тысячи тонн металлолома.

ПОЧЕМУ АВТОХЛАМ – ПАСЫНОК?

«Тралекс» не новичок в малом бизнесе от ЖКХ – он в этом деле уже тринадцать лет. Основное направление деятельности предприятия – вывоз, хранение и утилизация брошенных и разукрупленных транспортных средств (БРС). «Тралекс» работает на территории трех округов – Восточного, Центрального и Юго-Восточного. Предприятие – постоянный участник таких престижных столичных выставок, как «Промышленность – ЖКХ», «Предпринимательство в сфере ЖКХ города Москвы». «Тралекс» – многократный победитель и призер конкурсов «Московский предприниматель». Заслуги организации ежегодно отмечаются почетными грамотами и благодарностями, ими в кабинете директора Михаила Герасимова облеены без преувеличения все стены.

Награды эти вполне заслуженны. Ведь даже сама процедура работы с категорией почивших в бозе машин складывается из множества операций. Начиная от поиска владельца железного друга до сортировки останков машины на разные виды отходов. Всего нужно проделать с бесхозным транспортом тринадцать операций. И не забудьте к этому приплюсовать бумажную волокиту – акты, отчеты, сводки, справки...

НИЩЕНКА И КОМПАНИЯ

Незвизрая на пользу для столицы нашей Родины, «Тралекс» десять лет вынужден работать на незаконной, хотя и бросовой земле. Чем не сюжет для фильма про шпионов? Пытливый читатель спросит: «Как же предприятие получило эту землю?» А незаконный участок выделила ему в свое время – да простят меня за разглашение «государственной тайны» – сама префектура ВАО. Во временное пользование, разумеется. Как ни пытался «Тралекс» оформить свои отношения с землей по закону – бесплодно. Если посмотреть не только поверх площадки, где складировались бывшие авто, а заглянуть в недра, то там можно увидеть целую паутину коммуникаций – от Мосэнерго, Мосводоканала, Мосводостока... Следовательно, строить на таких площадках, обозначенных на картах красными стрелочками, ничего нельзя. Если бы сейчас мы с вами снимали фильм, то показали бы крупным планом рабочего с черными руками. Он идет к реке мыть их (больше нигде!). Наезд камеры на название реки: «р. Нищенка». За кадром звучит хрипловатый голос Боярского: «Меня не любят – это минус, но и не гонят – это плюс». Именно подобные слова и неизменное чувство юмора помогают Михаилу Герасимову держаться на плаву.

Ну а как без улыбки реагировать на то, что сначала отказ в оформлении земельно-имущественных отношений мотивировали, что «там» пройдет третье транспортное кольцо, теперь «пугают» четвертым... С одной стороны, вроде бы дают новую землю, с другой – нет.

ВИСИТ ГРУША...

Вроде бы нам дали даже два участка (шоссе Энтузиастов, вл. 34г и ул. Кусковская, вл. 4а), – делится со мной то ли радостью, то ли бедой Герасимов. – Вроде бы никто в округе не против, чтобы подобрать нам пригодный под долгосрочную аренду участок. Вроде бы предлагали целых одиннадцать участков. Но почему все время «вроде бы»? Да потому, что на практике все разваливается как карточный домик.

Договоры на аренду предлагаемых участков оформить просто невозможно. На один участок (шоссе Энтузиастов, вл. 34г) не дал согласие Мосводоканал. К тому же его планируют теперь под строительство четвертого транспортного кольца. На другой участок (ул. Электродная, вл. 8а) оформлен договор аренды у ЖБИ № 21, третий (ул. 16-я Парковая, вл. 20) зарезервирован под 2-й троллейбусный парк, четвертый (Новоосино) тоже зарезервирован – под троллейбусный парк Мосавтотранса, пятый (Проектируемый пр. 1935) находится на территории ГПП «Лосиный Остров», шестой-седьмой (ул. Каскадная, вл. 25 и ул. Б. Косинская, вл. 1) входят в состав сельхозземель АПК «Косино», и за их изъятие необходимо выплатить компенсацию в пять млн. рублей...

Хотя префект ВАО Николай Евтихий и дал указание подобрать нам пригодный земельный участок, но пока воз и ныне там.

А может, судьба проверяет Михаила Васильевича на прочность? Только с его оптимизмом и настойчивостью можно продолжать просить законный земельный участок для нужд города. При этом исправно платить штрафы за полугегающую бросовую землю, какие-то налоги и невесть откуда набравшие пени... Показывая целую кипу документов, Герасимов говорит:

– Судя по неоднократным постановлениям правительства Москвы, округ просто обязан нам выделить участок.

Отмечу, что руководитель «Тралекса» всегда тщательно изучает документы, надеясь найти в них хоть какой-то луч света для своего бизнеса. Он уже так поднатерел в юриспруденции, что в судах сам себе и адвокат, и ответчик.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ОГЛЯДЫВАЯСЬ ПО СТОРОНАМ

Герасимов не без иронии говорит, что внимания к их нелегкому труду уделяется достаточно. Пока, правда, на бумаге:

– Издаются постановления городского правительства, призванные «совершенствовать, улучшить и углубить», создана единая общегородская система «Авторециклинг» и ОАО «Управляющая компания «Мосавторециклинг», мобилизованные «объединить, организовать» и так далее, но...

По мнению директора «Тралекса», общегородская система «Авторециклинг» существует в основном виртуально. А УК «Мосавторециклинг», являющаяся коммерческой организацией, системой не руководит, но активно использует приданные ей полномочия для применения всевозможных льгот, в том числе и на получение земельных участков (без участия в конкурсах). Только к «Тралексу» и его коллегам это не имеет почему-то никакого от-

ношения. Предприятия, непосредственно выполняющие работы по вывозу, хранению и утилизации автохлама, существуют как бы сами по себе. В автономном плавании.

– Нам постоянно приходится оглядываться по сторонам, – говорит Михаил Васильевич. – И самим просчитывать возможные негативные последствия. А что делать, если закона города Москвы о брошенном транспорте до сих пор нет? (Он разрабатывается с 1999 года.) Как и нет единых городских тарифов на работы по вывозу и хранению такого металлолома. Нет денег на содержание площадок. Нет надлежащего юридического обеспечения всего цикла работ с брошенными машинами. Не странно ли, что система сбора и утилизации автомусора все-таки работает? Но создана она, по выражению директора «Тралекса», «горбом и карманами» самих же предпринимателей. Кстати, за границей в цену автомобиля входит стоимость расходов на его будущую утилизацию. И завод-производитель отчисляет там деньги предприятию-утилизатору. Но это там, а мы-то тут!

НЕ ДОЖДАВШИСЬ «МИЛОСТЕЙ ОТ ПРИРОДЫ»

Существует «Комплексная программа развития и поддержки малого предпринимательства в Восточном административном округе города Москвы на 2004-2006 годы». Одним из пунктов документа, в частности, предусмотрено «создание окружного центра временного хранения и утилизации брошенного автотранспорта». Только вот про земельный участок там опять ни слова. Значит, в программе между строк надо читать «о временном хранении на временной земле?»

Герасимов говорит, что подобная ситуация с предпринимателями, занятыми в сфере ЖКХ вывозом, хранением и утилизацией брошенного автотранспорта, в той или иной степени складывается в большинстве округов. Среди которых ЗАО «Тралекс», по мнению директора, выглядит еще благополучно.

Предприятия малого бизнеса решили взять инициативу в свои руки. Что они делают? Создали реальную, работающую систему «Авторециклинг». Чтобы наконец-то обратиться на себя внимание властей. И чтобы предприятия, выполняющие столь необходимые для города работы, делали это законно и достойно. И в этом году произошло знаменательное событие – коллеги по бизнесу, они же друзья по несчастью, организовали ассоциацию предприятий системы «Авторециклинг» под председательством Михаила Герасимова. В составе ассоциации – ЗАО «Тралекс» (обслуживающее ВАО, ЦАО, ЮВАО), ООО «Техно-транс-Сервис» (СЗАО), ООО «Фирма «Бетта» (САО), ООО «Скат-Л» (ЮВАО). Основная цель ассоциации – развитие единой общегородской системы «Авторециклинг», защита законных прав и интересов ее членов в органах государственной власти.

Елена РОТАНKOBA

З а последнее десятилетие существенно изменилась технология подземной прокладки трубопроводов. Каких-нибудь пять лет назад трудно было поверить, что в области бестраншейной прокладки коммуникаций произойдет такой бум и оборудование для нее станет столь же привычным, как дорожный каток или экскаватор...

Развитие этого направления привлекло внимание и российской самолетостроительной корпорации «МиГ» (РСК «МиГ»), которая давно занимается конверсионной тематикой. Специалистами производственного комплекса № 2 РСК «МиГ» разработан метод раскатки скважин. Наш собеседник – начальник управления гражданской продукции ПК № 2 Геннадий ПРОХОРЕНКО.

– Геннадий Константинович, объясните читателям популярно, что такое бестраншейная технология.

– В отличие от традиционных способов бурения, где разрушенная порода выносится на поверхность, раскатчик скважин – металлическое приспособление вроде остроносого реактивного снаряда – уплотняет грунт, вдавливая его в стенки скважины. Такое отверстие устойчиво – в нем могут быть проложены трубопроводы, кабели, другие различные коммуникации.

– Например?

– С помощью раскатчика разрушают старые трубы и втягивают на их место новые; формируют цементно-бетонные трубопроводы, свайные фундаменты и сваи-оболочки. Раскатчики скважин могут также применяться как расширители на установках направленного бурения. Применительно к последнему методу раскатки скважин уменьшает себестоимость буровых работ до 60 процентов (!) в зависимости от диаметра скважины. И это далеко не полный перечень новых возможностей.

– Насколько эффективно изобретение?

– На территории РФ эксплуатируется почти 200 тыс. км водопроводных сетей

диаметром 100-400 мм. Из них не менее 30 процентов отслужили нормативные сроки и требуют замены. В силу естественного старения к ним ежегодно добавляется еще 2-3 процента, заменяется же не более 0,6-0,8 процента сетей.

В крупных городах с плотной застройкой применение старой траншейной технологии, где главный козырь –

ЧТО СТОИТ СКВАЖИНУ... РАСКАТАТЬ?

экскаватор, весьма затруднено. Технология эта требует значительных объемов земляных работ, причем с транспортировкой грунта на большие расстояния; рытье глубоких траншей с обязательным креплением стенок; ограждения значительных участков улиц, тротуаров, газонов и создания тем самым трудностей для транспорта и пешеходов; устройства временных объездов и обходов; восстановления поврежденных во время работ дорожных покрытий и т.п.

Во многих случаях, когда водоводы расположены на основных транспортных магистралях, использование траншейной технологии попросту невозможно либо приводит к нарушению нормального ритма жизнедеятельности крупных городских районов – отключению электроэнергии, водоснабжения и т.д. Все это удается избежать при бурении скважин методом раскатки. К преимуществам этой технологии я бы отнес следующие показатели: относительно низкая энергоемкость процесса, отсутствие вибрации и шума; возможность пробивки скважин больших диаметров и значительной протяженности; высокие скорости проходки; ощутимая экономия электроэнергии, воды, бурового раствора, трудовых ресурсов.

– А насколько можно говорить уже об официальном признании изделия?

– Раскатчики скважин демонстрировались на Международной выставке изобретений и технических новинок в Женеве в 1991 году, где были отмечены золотой медалью и дипломом. Также золотую медаль и диплом они получили в 1995 году на Всемирном салоне изобретений, научных исследований и промышленных инноваций «Брюссель-Эврика-95».

Опытные образцы раскатчиков, изготовленные на ПК №1 и ПК №2, успешно

– А каковы перспективы?

– Специалисты по гражданской продукции производственного комплекса №2 готовят к запуску в производство буровую установку для раскатки скважин до 400 мм УРС-400 «ИГЛА» и секционные раскатчики диаметром от 80 до 400 мм с комплектом инструмента для ремонта трубопроводов. В конструкции буровой установки УРС-400 «ИГЛА» применены оригинальные ноу-хау, которые позволяют эксплуатиро-

вать изделие в разных условиях и режимах, на различных строительных объектах. Длина бурения достигает 100 метров. УРС-400 «ИГЛА» – технически сложное изделие. Поэтому для изготовления ряда узлов и агрегатов будут привлечены специализированные заводы в Италии, Германии, Молдове, Москве и Санкт-Петербурге. К этой буровой установке проявили живой интерес многие строительные организации из разных регионов России. Помимо бурения новых скважин возможно применение

данной техники для санации трубопроводов. На практике это будет выглядеть так: раскатчик ввертывается в изношенную трубу, раздавливает ее и одновременно в образовавшуюся полость затягивает новый полиэтиленовый трубопровод большего диаметра.

– Разработки и серийный выпуск новых изделий, как правило, ориентируются на потенциальный объем продаж. Как обстоят дела в этом отношении?

– Мониторинг, проведенный нашими специалистами, показывает, что потребность в оборудовании для бестраншейной прокладки коммуникаций в ближайшие годы будет расти. Только на территории нашей страны перспективный рынок сбыта весьма широк. Судите сами. По протяженности трубопроводов (около 2 млн. км наружных и 14 млн. км внутренних) Россия занимает после США второе место в мире. Однако нет ни одной страны с такими изношенными трубопроводами, как в Российской Федерации. Примерно 50 тыс. км только действующих коммуникационных сетей находится в аварийном состоянии, более 300 тыс. км требуют срочного капитального ремонта, свыше 5 тыс. км были проложены в конце XIX или начале XX века. Около 40 процентов из общего числа трубопроводов системы жилищно-комму-

нального хозяйства нуждаются в капитальном ремонте и замене.

Затраты на эксплуатацию сетей увеличились по сравнению с 1991 года в два раза, а утечки и неучтенные расходы воды в среднем по городам России составляют 30 процентов подаваемой в сети. Количество аварий выросло за 10 лет в пять раз и составило в 2000 году 70 на 100 км сетей водоснабжения. Если темпы и уровень восстановления и ремонта сетей останутся на прежнем уровне, неизбежны техногенные аварии с непредсказуемыми последствиями для населенных пунктов.

Зимой 2000 года «замороженных» регионов в России было 6, в 2001 году – 10, в 2002 году – 14, в 2003 году из-за изношенности трубопроводов замерзла уже 21 регион – почти четверть населения России. Как видите, тенденция нарастает. Поэтому потребность в прокладке новых и замене старых подземных коммуникаций, а значит, и в современном оборудовании для бестраншейной их прокладки остается огромной. Она значительна в больших городах, где продолжается интенсивное жилищное строительство и ведется расширение и реконструкция дорожной сети. Прежде всего это относится к Москве. Только в ЦАО потребуется до 2010 года ввести в строй 276 км инженерных сетей. Велика потребность в прокладке нефте- и газопроводов, а также линий телекоммуникаций под естественными препятствиями, в том числе под реками и водоемами, под железными и автомобильными дорогами. Вот где как воздух будет необходим раскатчик.

Сегодня в зарубежной практике 95 процентов объема работ по прокладке и реконструкции подземных коммуникаций производится бестраншейным способом, что позволяет снизить затраты на проведение ремонта трубопроводов на 30-40 процентов. Так что те, кто заинтересован в долговечных и надежных коммуникациях, неизбежно останавливаются на выборе бестраншейной технологии, в частности технологии раскатки.

Беседу вел Олег ДЕМЧЕНКО