

21 октября в нашей стране отмечают День работника дорожно-хозяйства. Это профессиональный праздник тех, кого справедливо называют людьми, соединяющими поселки, города и даже страны.

Работники дорожного хозяйства – сильные, выносливые, надежные люди, и это не комплимент. В любую погоду – будь то летний зной или зимняя метель – они выходят на свою трудовую вахту, чтобы движение на наших трассах не останавливалось ни на минуту. С каждым годом растет профессионализм и квалификация дорожных работников. Сегодня при ремонте и строительстве до-

рог используются самые передовые технологии и самые современные материалы – в Москве это особенно заметно.

Все больше молодых специалистов, окончивших профильные вузы, и высококвалифицированных рабочих идут в эту перспективную отрасль. Ведь без современной дорожной инфраструктуры невозможно представить такой активно развивающийся мегаполис, как Москва. А значит, у тех, кто работает на его будущее, тоже отличные жизненные перспективы.

С праздником, дорожники!

## «СЕВЕРНЫЙ» ЗНАК КАЧЕСТВА

Похоже, в столичном дорожном хозяйстве наметилась любопытная тенденция: среди подрядных организаций, обслуживающих городские магистрали, стали появляться такие, которые способны обеспечить заказчикам абсолютно полный спектр услуг. Строительство, капитальный и текущий ремонт асфальтобетонных покрытий, разметка, устройство и ремонт металлических ограждений и парапетов, а еще уборка улиц и трасс, озеленение прилегающих к ним территорий, причем с использованием рассады, выращенной в собственной оранжерее... Все эти работы, причем на высоком профессиональном уровне, применяя самые современные технологии и материалы, выполняет ДРСУ «Северное».

Между тем история этого предприятия насчитывает без малого семь десятков лет. Тогда, в 1940 году, все, конечно, было по-другому. По количеству машин, которые курсировали по Москве, по темпам прироста ав-

томобильного парка, особенно частного, те годы и сравнивать нельзя с нынешними днями. Да и требования по содержанию дорог не в пример нынешним

**● Протяженность улиц в Москве составляет около 5 миллионов километров. Протяженность МКАД – 109 километров.**

были гораздо мягче. Сегодня в ДРСУ «Северное» работает около 1000 человек, среди подразделений, входящих в состав предприятия, не только традиционные – строительное и эксплуатационное, – но и собственный асфальто-бетонный завод, транспортный департамент, управление озеленения, а также уже упомянутая оранжерей.

Деятельность нашей компании диверсифицирована, и, если говорить об объемах, то 50 процентов – это работы по эксплуатации и содержанию дорог, а другие 50 процентов – новое строительство, – рассказывает директор по производству ДРСУ «Северное» Д. Макаров. – Что касается первого направления, то среди наших крупных

объектов могут назвать федеральную трассу Ленинградское шоссе – это 1 миллион квадратных метров, а также дороги Северного округа площадью 800 тысяч квадратных метров. Если же говорить о строительстве, то, несмотря на название, фирма сотрудничает не только с САО, хотя у нас налажены многолетние контакты с ГУП ДЕЗ этого округа. Сейчас основная стройка для нас – это реконструкция Ленинградского проспекта от станции метро «Динамо» до станции «Сокол».

А до этого была также очень интересная, хотя и сложная работа – в первую очередь из-за сжатых сроков, которые были заданы. К апрелю этого года, когда в Москве проводился чемпионат мира по хоккею, нужно было подготовить не только сам Ледовый дворец на Ходынском поле, где проходили соревнования, но и подъездную трассу к нему. И практически за два с половиной месяца удалось построить 800-метровую магистраль шириной 45 метров – от Академии им. Жуковского до стадиона. Сейчас это улица Сухого.

Сделанное можно назвать настоящим рывком, – вспоминает Д. Макаров. – А еще мы гордимся своей работой по укладке асфальтового покрытия в тоннеле на Ленинградке, ведущем к стадиону «Динамо».

Надо отметить, что «Северное» участвовало и в более масштабных проектах – например, в реконструкции МКАД, Домодедовского шоссе и Международного шоссе, ведущего к аэропорту Шереметьево-2.

А с марта прошлого года ДРСУ «Северное» выполняло работы в рамках эксперимента по комплексному содержанию автомобильных трасс федерального уровня, проводимого ГУП «Доринвест». Целью его было проанализировать, насколько эффективно одна фирма может и убирать, и ремонтировать, и обустроить – от установки ограждений до озеленения прилегающих территорий – крупную магистраль. «Северному» досталась так называемая буква П – участок от Ленинградского шоссе, ведущий к аэропорту Шереметьево-1, далее – к Шереметьево-2 и вновь к основной трассе. Специалисты, приглашенные в качестве экспертов, сделали вывод: комплексный подход себя полностью оправдал, и все так называемые «вылетные» трассы (иными словами, ведущие к аэропортам) должны обслуживаться именно так.

Среди постоянных заказчиков ДРСУ «Северное» помимо ГУП «Доринвест» и ДЕЗ Северного округа немало крупных частных



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

нешнем году на этих площадках соревновались водители грузовых автомобилей.

Понятно, что такое предприятие, как ДРСУ «Северное»,

уже завоеванных на рынке, не удержать. Есть и другая причина: уборочной технике приходится постоянно находиться в агрессивной среде, а химические реагенты вызывают коррозию металла. И вот недавно были приобретены 16 единиц уборочной техники, а еще бульдозерные погрузчики, самосвалы, снегопогрузчики, экскаваторные и фронтальные погрузчики, автогрейдер и экскаватор. Техника – как отечественная, так и импортная производства компании «Вольво» – приобретается на средства фирмы, в том числе и по договорам лизинга.

Словом, предприятие с почти семидесятилетней историей является сегодня одним из ведущих среди тех, кто работает на дорогах Москвы. Учитывая, насколько интенсивно развивается в нашем городе дорожная инфраструктура, у ДРСУ «Северное» большие перспективы.

**● К 2010 году протяженность сети автомобильных дорог федерального и регионального значения составит 6 миллионов 1 тысячу километров. Основу ее составляют федеральные трассы общей протяженностью 4 миллиона 7 тысяч километров, соединяющие Москву со столицами республик в составе РФ, а также административными центрами краев и областей.**

фирм. Например, для группы компаний «Крокус» предприятие построило площадки перед выставочным комплексом. Они, кстати, используются для демонстрации различных новинок – в том числе машин, применяемых для строительства и уборки дорог. А еще там проводятся различные конкурсы профессионального мастерства – в ны-

должно иметь большой парк техники – как уборочной, так и строительной. Сейчас в строю 350 единиц самых разных машин, и их состав постоянно обновляется. Связано это и с тем, что предприятию в перспективе придется выполнять еще большие объемы работ, с лучшим качеством и в более сжатые сроки – иначе одно из лидирую-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Застать «Почетного дорожника РФ» Д. Перегудова в Москве (а Дмитрий Николаевич уже не первый год является обладателем столь высокого звания) оказалось непросто. И это при том, что сам он – москвич, а фирма ООО «Трансстромсервис», где он трудится уже более десяти лет, также столичная. Дело в том, что предприятие это частенько выигрывает тендеры, которые проводит Росавтодор – федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия». А потому профессионалам, работающим в «Трансстромсервисе», приходится нередко отправляться за пределы Первопрестольной, чтобы дороги эти ремонтировать, реконструировать и строить новые.

Первый разговор с Дмитрием Николаевичем состоялся по мобильному телефону. На предложение встретиться,

**● По информации, полученной в ГУП «Доринвест», все работы по основному заданию на 2007 год выполнены. Общий их объем по объектам составил 101 процент.**

чтобы побеседовать о профессии дорожника, сразу согласился: – Приезжайте. Только это километров двести от Москвы.

Как выяснилось позже, трудиться приходится и в Тверской области, и в Ярославской, и под Холмогорами, ну и,

## ПРОФЕССИИ НЕ ИЗМЕНЯЮТ...

конечно, в столице. Сразу все объекты – прежние и нынешние – и не перечислить. Выбирать для себя места поудобнее, то есть поближе к столице, не привык. Впрочем, Д. Перегудов, как мне сообщили на предприятии, сторонник строгой дисциплины, а во-вторых, он – начальник участка, ответственный за то, чтобы организовывать должным образом работу без малого шестидесяти человек.

На вопрос о том, как родные относятся к такому «вахтенному» образу жизни, ответил уклончиво: «Относительно нормально». И больше эту тему обсуждать не захотел. Зато обо всем, что касается дорог и автомобилей, говорит охотно. Сразу видно: человек выбрал профессию по призванию.

– В 1985 году окончил МАДИ – дорожно-строительный факультет по специальности «Автомобильные дороги», с тех пор только дорожным строительством и занимаюсь.

По мнению Дмитрия Николаевича, сейчас в Центральной России трассы – и федеральные, и регионального значения – становятся все лучше. Что касает-

**● ГУП «Доринвест» – организация, выполняющая функции заказчика правительства Москвы в сфере дорожных работ. Предприятие обслуживает около 15 из 33 миллионов кв. м столичной улично-дорожной площади.**

ся Москвы, то судить берется о тех магистралях, которые хорошо знает: например, Ярославское, Ленинградское шоссе, дороги в новых, строящихся районах (к примеру, в Южном Бутово) – вполне на уровне.

– Могу сказать, что качество и строительства, и ремонта год от года улучшается, – считает Д. Перегудов. – Связано это с тем, что сейчас наша отрасль по-настоящему хорошо финансируется, а потому появилась возможность все масштабнее использовать самые современные материалы.

Среди таких прогрессивных новинок – так называемые щебеночно-мастичные асфальтобетонные смеси. В них гораздо больше по сравнению с прежними содержание щебня, что придает дорожному полотну большую водонепроницаемость, устойчивость к сдвигам слоев асфальта и шероховатость верхнего слоя. А это обеспечивает сцепление колеса с дорогой, то есть повышает

безопасность и водителей, и пешеходов. И хотя строить такие дороги – весьма недешевое удовольствие, в конечном счете они оказываются рентабельными за счет долговечности.

Интересно, что о своей работе Дмитрий Николаевич рассуждает не только как строитель и ремонтник, но и как заядлый автолюбитель с большим стажем. Первую машину – «девятку» – водил лет семь. Потом пересел на иномарку. Сейчас у него «тойота-королла». По поводу вредного воздействия заморских машин на отечественные магистрали имеет весьма оригинальное мнение:

– Почему-то считается, что тяжелые внедорожники или шипованные колеса наносят непоправимый вред нашим трассам – в первую очередь продавливают и покрывают колеи. Так вот, полсантиметра асфальтобетона истирается даже при интенсивном движении всего

лишь за четыре года. А смеси, которые стали применять при дорожном строительстве у нас, способны выдерживать нагрузки и от иномарок не хуже, чем за рубежом.

...О присуждении Д. Перегудову звания «Почетный дорожник РФ» я узнала не от него, а в отделе кадров фирмы «Трансстромсервис», где его рекомендовали как одного из лучших работников. Сам же Дмитрий Николаевич свое награждение комментирует неохотно: «Было такое...» Зато о планах на будущее говорит вполне определенно – своей профессии, выбранной еще в юности, изменять не намерен.

Кстати, то же самое утверждали и другие дорожные строители, с кем пришлось когда-либо беседовать. Причем многолетний стаж работы каждого подтверждал, что слов на ветер они не бросают, хотя далеко не всякий способен выдержать этот очень тяжелый труд. Наверное, такая надежность и упорство характера у них оттого, что дороги строят настоящие мужчины...

**● По данным столичного Департамента транспорта и связи, в нашем городе эксплуатируется более 3 миллионов транспортных средств. При этом ежегодный прирост городского парка достигает 200 тысяч единиц. На тысячу жителей приходится примерно 300 автомобилей, а из-за пределов МКАД в город ежедневно прибывает еще от 480 до 550 тысяч автомобилей. В результате в час пик по дорогам города одновременно передвигаются более миллиона автомобилей.**